



# **Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteet pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä**



Tekijä Tero Rahkonen Teknillinen korkeakoulu		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteet pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä			
Tiivistelmä <p>Liityntäpysäköinnissä joukkoliikenteen matkustaja voi matkaketjun osana pysäköidä autonsa tai polkupyöränsä sitä varten suunnitellulle alueelle. Toimiva liityntäpysäköinti on kansainvälisesti osoittautunut hyväksi houkuttelevaksi keinoksi autoilijoiden saamiseksi joukkoliikenteen käyttäjiksi.</p> <p>Tavoitteena tässä työssä oli löytää kehittämistarpeita ja -kohteita pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin järjestämiseen. Erityisesti haluttiin tarkastella liityntäpysäköinnin organisoinnin vastuukysymyksiä ja maankäytön suunnittelun ongelmakohtia liityntäpysäköinnin kehittämisessä.</p> <p>Työ perustuu sekä kotimaisten että ulkomaisten tutkimusten ja liityntäpysäköintikokeilujen tuloksiin sekä eri osapuolia kattavaan asiantuntijahaastatteluun. Haastattelun tulosten avulla voitiin syvemmin selvittää eri toimijoiden ja organisaatioiden mielipiteitä ja kokemuksia liityntäpysäköinnistä sekä sen järjestämiseen liittyvistä ongelmista.</p> <p>Tutkimuksen tulokset osoittavat, että liityntäpysäköinnin organisointiin tarvitaan tiivistä yhteistyötä ja vuorovaikutusta eri toimijoiden välillä. Kunnat ovat jatkossakin päävastuussa liityntäpysäköinnin järjestämisestä, koska ne hyötyvät taloudellisesti eniten hyvin toimivista liikenneyhteyksistä. Työssäkäyvä asukas arvostaa sujuvaa päivittäistä liikkumista.</p> <p>Toimiva liityntäpysäköinti hyödyttää koko liikennejärjestelmää, joten valtion lisäpanosta tarvitaan rahoituksen turvaamisessa. Kuten YTV pääkaupunkiseudulla, voisivat maakuntaliitot ottaa vastuun liityntäpysäköinnin koordinoinnista pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Tämä uudelleenjärjestely olisi tervehtänyt liityntäpysäköinnin tehokkaamman kehittämisen kannalta. Lisäksi liityntäpysäköintialueiden yhteiskäyttöä tulisi pyrkiä kehittämään kaupan ja muiden potentiaalisten kumppanien kanssa.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Liityntäpysäköinti, liikennejärjestelmä, kehittäminen, pääkaupunkiseutu, kehyskunnat			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-692-8 (painotuote) 978-952-201-693-5 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 88	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Tero Rahkonen		Typ av publikation	
		Rapport	
		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation			
Utmaningar vid utvecklandet av infartsparkering i huvudstadsregionens arbetsresetrafik			
Referat			
<p>Vid infartsparkering kan en kollektivtrafikresande som en del av resekedjan parkera sin bil eller cykel på ett speciellt område som är planerat för detta ändamål. En fungerande infartsparkering har internationellt visat sig vara ett lockande sätt att få bilisterna att använda kollektivtrafik.</p> <p>I detta arbete var målet att hitta utvecklingsbehov och -objekt för att ordna infartsparkeringen inom huvudstadsregionens arbetsmarknadsområde. Särskilt ville man undersöka ansvarsfrågor vid organisationen av infartsparkeringen och problem i samband med planeringen av markanvändningen vid utvecklandet av infartsparkering.</p> <p>Arbetet baserar sig på resultat från såväl inhemska som utländska undersökningar och infartsparkeringsförsök samt expertintervjuer med olika parter. Med hjälp av resultaten från intervjuerna var det möjligt att mera djupgående utreda olika aktörers och organisationers åsikter och erfarenheter beträffande infartsparkering samt problem i anslutning till ordnandet av infartsparkering.</p> <p>Resultaten från undersökningen visar, att det behövs tätt samarbete för att organisera infartsparkering och växelverkan mellan olika aktörer. Också i fortsättningen är kommunerna huvudansvariga för ordnandet av infartsparkering, eftersom de drar ekonomiskt mest nytta av bra fungerande trafikförbindelser. En arbetande invånare värdesätter smidiga dagliga rörelsemöjligheter.</p> <p>En fungerande infartsparkering gagnar hela trafiksystemet, varför tilläggsinsatser från statens sida behövs för att garantera finansieringen. Liksom SAD i huvudstadsregionen, kunde landskapsförbunden ta ansvar för koordineringen av infartsparkering utanför huvudstadsregionen. Denna omläggning skulle vara välkommen med tanke på en effektivare utveckling av infartsparkering. Dessutom borde man försöka utveckla ett gemensamt bruk av infartsparkeringsområden tillsammans med handeln och övriga potentiella kompanjoner.</p>			
Nyckelord			
infartsparkering, trafiksystem, utveckling, huvudstadsregionen, randkommuner			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid ministeriet är Katariina Myllärniemi			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 10/2008		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-692-8 (trycksak) 978-952-201-693-5 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
88	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Author Tero Rahkonen		Type of publication <b>Report</b>			
		Assigned by <b>Ministry of Transport and Communications</b>			
		Date when body appointed			
Name of the publication <b>Development of park and ride system in the Helsinki Metropolitan Area</b>					
<p>Abstract</p> <p>The user of the public transportation can use the Park and Ride (P+R) as a part of the travel chain. Effective park and ride has turned out to be internationally the only tempting option for the motorists to change to public transportation</p> <p>The goals of this study were to find main targets and needs for the park and ride system development. Interesting questions were responsibility sharing of park and ride and the problems of urban land use planning.</p> <p>The study is based on both domestic and international studies and results of P+R research as well as vast interviews from the P+R professionals. With the advance of the interviews it was easier to solve differences and aspects of organisations.</p> <p>The results of this study show that the cooperation and interaction is needed between different organisations to organize the park and ride system. In the future the municipalities will have the main responsibility organizing P+R. The municipalities get the biggest economical profits due to fluent traffic flows and therefore it is fair them to pay for it.</p> <p>Well functioning park and ride facilities profits the whole traffic system and therefore the contribution of the government is needed for securing the funding. Regional Councils could take the main responsibility of coordination of park and ride in the neighbouring area. This rearrangement would help to develop park and ride system more efficiently. In addition, joint use of the park and ride lots should be increased with the private stakeholders.</p>					
Keywords <b>Park and ride (P+R), traffic system, development, Helsinki Metropolitan area</b>					
Miscellaneous <b>Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi</b>					
Serial name and number <b>Publications of the Ministry of Transport and Communications 10/2008</b>		ISSN <b>1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)</b>	ISBN <b>978-952-201-692-8 (printed version) 978-952-201-693-5 (electronic version)</b>		
Pages, total (printed version) <b>88</b>	Language <b>Finnish</b>	Price	Confidence status <b>Public</b>		
Distributed and published by <b>Ministry of Transport and Communications</b>					

## ESIPUHE

Liityntäpysäköintiteemaa ei ole Suomessa nostettu kovinkaan tärkeäksi joukkoliikenteen edistämisen keinoksi. Suurilla kaupunkiseuduilla se voisi kuitenkin olla yksityisautoliikenteen aiheuttamien ruuhkien selkeä vähentäjä kaupunkikeskustoissa ja keskeisillä väylillä. Liityntäpysäköinnin järjestämisessä on mukana monen toimijan näkemykset sekä suunnittelu- ja rahoitusvastuut. Kunnan, valtion ja yksityisen elinkeinosektorin intressit eivät välttämättä ole samansuuntaisia tai ainakin näkemykset rahoitusvastuista saattavat poiketa toisistaan.

Tämä tutkimus palvelee erityisesti kaupunkiseutujen kehyskuntien työssäkäynnin pendelöintiä ja sen kehittämistä. Liityntäpysäköinnin laajempi kehittäminen kytkeytyy myös mahdollisten ruuhkamaksujen arviointiin.

Tutkimuksen pohjana on tekn.yo Tero Rahkosen diplomityö, joka on hyväksytty tammiukuussa 2008 Teknillisessä korkeakoulussa.

Ohjausryhmässä ovat olleet mukana yksikön päällikkö Reijo Teerioja, ylitarkastaja Katariina Myllärniemi, liikenneinsinööri Matti Holopainen, yksikön päällikkö Jukka Ronni RHK, projektipäällikkö Mikko Saavola LAL, professori Timo Ernvall TKK ja tutkija Tero Rahkonen TKK. Suuret kiitokset asiantuntevalle ohjausryhmälle.

Helsingissä 11. päivänä helmikuuta 2008

Ylitarkastaja

Katariina Myllärniemi

# SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

ESPUHE  
SISÄLLYSLUETTELO  
KÄSITTEET JA LYHENTEET

1	YHTEENVETO JA SUOSITUKSET .....	10
2	JOHDANTO .....	12
3	LIITYNTÄPYSÄKÖINTI KULKUMUOTONA.....	13
3.1	Taustaa.....	13
3.2	Erityyppisiä liityntäpysäköintilaitoksia .....	13
3.3	Liityntäpysäköinnin merkitys ja vaikutustapa.....	15
3.4	Liityntäpysäköinnin suunnitteluvaatimukset.....	16
3.4.1	Joukkoliikenne ja muu liikennejärjestelmä .....	16
3.4.2	Kevyt liikenne.....	17
3.4.3	Henkilöautoliikenne.....	18
3.5	Liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä.....	19
4	LIITYNTÄPYSÄKÖINTI SUOMESSA.....	22
4.1	Yleistä.....	22
4.2	Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen liityntäpysäköintitarjonta .....	23
4.3	Opastus, informointi ja markkinointi.....	27
4.4	Liityntäpysäköinnin rahoitus .....	28
4.5	Liityntäpysäköinnin tutkimuksia ja selvityksiä .....	29
4.5.1	Tutkimukset pääkaupunkiseudulla .....	29
4.5.2	Tutkimuksia kehyskuntien alueella .....	32
4.5.3	Pyöräily ja liityntäpysäköinti .....	34
4.6	Tavoitteenasettelu .....	34
5	KANSAINVÄLISIÄ KOKEMUKSIA .....	38
5.1	Ruotsi.....	38
5.1.1	Tukholman kaupunki .....	38
5.1.2	Tukholman läänin alue.....	38
5.1.3	Ruuhkamaksukokeilu.....	38
5.1.4	Göteborg .....	40
5.2	Saksa .....	40
5.3	Iso-Britannia .....	42
5.4	Yhdysvallat .....	45
5.5	Tulosten vertailu ja siirrettävyys .....	47

6	ASiantuntijahaastattelut .....	49
6.1	Haastattelujen tarkoitus ja toteutus .....	49
6.2	Haastattelun teemat ja kysymykset .....	50
6.3	Asiantuntijahaastattelujen tulokset .....	50
6.3.1	Liityntäpysäköinnin merkitys ja asema liikennejärjestelmässä .....	50
6.3.2	Liityntäpysäköinnin järjestämisen ja ylläpidon vastuut .....	52
6.3.3	Esteet liityntäpysäköinnin kehittämiseksi .....	55
6.3.4	Tulevaisuuden näkymiä .....	58
6.4	Työpaja haastattelujen pohjalta .....	59
6.5	Yhteenveto asiantuntijoiden näkemyksistä .....	60
7	LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTARPEET JA - EHDOTUKSET .....	62
7.1	Yleistä .....	62
7.2	Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet .....	62
7.3	Vastuunjako ja organisointi .....	64
7.4	Huomisen haasteet ja mahdollisuudet .....	67
	LÄHDELUETTELO .....	70
	LIITTEET .....	76

## KÄSITTEET JA LYHENTEET

### **Helsingin seutu**

Helsingin seudulla tarkoitetaan Helsingin lähialueen 14 kunnan muodostamaa aluekokonaisuutta. Helsingin seutuun kuuluvat kunnat ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Vihti, Nurmijärvi, Hyvinkää, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Järvenpää, Sipoo, Pornainen.

### **Liityntäliikenne**

Liityntäliikenteellä tarkoitetaan bussiliikennettä, jolla matkustajat tuodaan joukkoliikenteen runkolinjan yhteyteen laajemmalta alueelta. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen runkolinja tarkoittaa pääasiassa lähijunaa tai metroa, mutta myös pikaraitiovaunulla tai tiheään vuorovälin linja-autoilla voidaan liikennöidä runkolinjaa.

### **Liityntämatka**

Liityntämatkaksi nimitetään sitä joukkoliikennematkaa lähtöpysäkiltä vaihtopisteeseen, jonka käyttäjä tekee liityntäliikenteen matkustajana.

### **Liityntälinja**

Liityntälinja on joukkoliikennelinja, jolla liityntäliikenteen matkustajat tuodaan runkolinjalle eli vaihtopisteeseen.

### **Liityntäpysäköinti**

Liityntäpysäköinti (park and ride, P+R) tarkoittaa polkupyörän tai henkilöauton pysäköimistä pysäkin tai asema-alueen läheisyyteen joukkoliikenteen matkustajaksi siirtymistä varten.

### **Liikennejärjestelmä**

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan eri liikennemuotojen (henkilö- ja tavaraliikenne) ja kulkumuotojen (henkilöautoliikenne, joukkoliikenne, pyöräily, jalankulku) sekä liikenneinfrastruktuurin (mm. tie- ja katuverkko, pysäkit ja terminaalit) käsittämää kokonaisuutta.

### **Kimppakyyti**

Kimppakyydillä tarkoitetaan yksityisautolla tehtävän jakamista useamman kuin yhden matkustajan (sis. kuljettajan) kesken.

### **Matkaketju**

Lähes aina ihmisten suorittamat matkat sisältävät useamman kuin yhden kulkumuodon. Matkaketjuksi kutsutaan matkaa, joka sisältää vähintään kaksi eri joukkoliikennevälineillä suoritettua matkan osaa. Joissain määritelmissä matkaketju sisältää ainakin yhden joukkoliikennematkan kaukoliikenteellä. Tässä työssä käsitellään pääasiassa lähiliikenteen matkaketjuja.

### **Pendelöinti**

Pendelöinnillä tarkoitetaan kaupunkien tai kuntien maantieteelliset rajat ylittävää päivittäistä työssäkäyntiliikennettä. Pendelöinnistä voidaan käyttää myös nimitystä *sukkulointi*.



### **Pääkaupunkiseutu**

Suomessa pääkaupunkiseudulla tarkoitetaan Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupunkien muodostamaa aluetta. Tämä alue yhtenevä YTV-alueen kanssa.

### **Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue**

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella tarkoitetaan sitä maantieteellistä aluetta, josta suuri osa työikäisistä käy päivätyössä pääkaupunkiseudulla. Alue käsittää Uudenmaan lisäksi myös suurelta osin Itä-Uudenmaan ja Hämeen maakunnat.

### **Syöttöliikenne**

Syöttöliikennetermi tarkoittaa lähes samaa asiaa kuin liityntäliikenne. Syöttöliikenteeksi kutsutaan joukkoliikennettä, jolla syötetään matkustajia tietylle joukkoliikenteen runko-linjan asemalle, jossa matkustajat vaihtavat kulkuvälinettä ja -muotoa.

### **Käytetyt lyhenteet:**

HKL	Helsingin kaupungin liikennelaitos
HKR	Rakennusvirasto, Helsinki
KSV	Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki
PKS	Pääkaupunkiseutu
PLJ	Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma
RHK	Ratahallintokeskus
TIEH	Tiehallinto
YTV	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

## 1 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET

Liityntäpysäköinti on vaihtoehtokulkumuoto, jonka avulla voidaan yhdistää yksityisautoilu ja joukkoliikenne tai vaihtoehtoisesti polkupyöräily ja joukkoliikenne yhtenäiseksi matkaketjuksi. Ruuhka-aikoina liityntäpysäköinnin käyttäjät hyötyvät yksityisautoilua nopeammasta joukkoliikenteestä.

Liikennejärjestelmän kehittämistyössä liityntäpysäköinnin rooli kasvaa pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueella. Joukkoliikenteen käyttäjämäärä nousee vuosittain sekä kaupunkien sisäisessä että seudullisessa liikenteessä, mutta henkilöautoilun määrä kasvaa suhteessa nopeammin. Lisääntyvät tieliikenteen ruuhkat haittaavat kaikkia tielläliikkujia, ja joukkoliikenteen kannalta vaikutukset näkyvät eniten juuri bussiliikenteen kilpailukyvyssä.

Liityntäpysäköinnin järjestämisen tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää yksityisautoilua ja sen haittavaikutuksia ruuhkaisilta kaupunkialueilta. Ehtona liityntäpysäköintialueen ja koko järjestelmän menestymiselle on palveluntarjonnan huolellinen suunnittelu. Pysäköintialueen sijainti ja käytettävyys, joukkoliikenteen palvelutaso, pysäköinnin turvallisuus ja hinnoittelu vaikuttavat olennaisesti liityntäpysäköinnin kysyntään.

Yksittäinen matkustaja tekee koko liikennejärjestelmään vaikuttavia päätöksiä valitessaan itselleen sopivinta kulkumuotoa päivittäiseen liikkumiseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tulisikin viedä eteenpäin asiakaslähtöisesti, jolloin mahdollisimman monia yksilön valintoihin vaikuttavia tekijöitä voidaan ottaa huomioon. Lähtökohtaisesti joukkoliikenne on saatava nopeudeltaan kilpailukykyiseksi suhteessa yksityisautoiluun.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen ei ole saanut selvää ja vakaata asemaa liikennejärjestelmätyössä. Liityntäpysäköinnin tärkeimmät kehittämistarpeet liittyvät liityntäpysäköinnin organisoimiseen ja liityntäpysäköintihankkeiden kilpailukyvyyn turvaamiseen. Pääkaupunkiseudulla tulisi lähitulevaisuudessa kokonaisvaltaisesti tehdä maankäytön suunnittelun periaateratkaisut sekä tehdä yhteistyössä sopimus myös liityntäpysäköinnin rahoitus- ja järjestämisvastuun jakamisesta. Nykytilanteelle yleinen epäsuhta suunnittelun ja rahoituksen välillä pakottaa kunnat usein luopumaan jopa yhteiskuntataloudellisesti kannattavista hankkeista.

Kehyskuntien alueella liityntäpysäköinnin suunnittelu ja järjestäminen on ollut kunkin kunnan sisäinen asia. Raideliikennepaikkakunnat Kerava ja Kirkkonummi ovat rakentaneet juna-asemien yhteyteen satoja liityntäpysäköintipaikkoja sekä pyöräilijöille että autoilijoille, mutta lisätarvetta paikoille on jatkuvasti. Bussiliikennepaikkakunnat kuten Nurmijärvi ja Tuusula, ovat tilanteessa, jossa niillä ei ole tarjota asukkailleen kunnollisia liityntäpysäköintipalveluita kuin nimeksi. Ne eivät ole ratkaisseet, miten hankkeet maksetaan tai mistä liityntäpysäköinnille löydetään sopivaa maata. Lisäksi avoinna on kysymys siitä, missä sijaitsevat seudullisesti järkevät paikat liityntäpysäköintialueille. Nämä ongelmat ovat hidastaneet selvästi liityntäpysäköinnin kehittämistä. Myös liityntäpysäköinnistä tiedottaminen on selvä ongelma kehyskunnissa. Seudullinen, vähintään perustiedot välittävä tiedotusportaali tulisi ottaa käyttöön mahdollisimman pian, jotta

käyttäjien tietoisuus liityntäpysäköinnin mahdollisuuksista lisääntyisi.

YTV:n nykyinen rooli liityntäpysäköinnin kehittämistyössä on arvokas ja tarpeellinen, sillä puolueetonta seudullista näkemystä työssä nimenomaan kaivataan. Valtion, kuntien, operaattoreiden, maakuntaliiton ja myös yksityisen sektorin, erityisesti kaupan, tulisi ottaa tulevaisuudessa enemmän vastuuta liityntäpysäköinnin organisoinnista ja järjestämisestä. Näin seudullinen yhteistyö saataisiin leviämään myös kehyskuntien alueelle, jossa sitä eniten kaivataan. Uudenmaan liiton vastuulla voisi tulevaisuudessa hyvin olla kehyskuntien alueen liityntäpysäköinnin organisoinnista vastaaminen. Uudenmaan liitolla on jo tarvittavat kontaktit ja strategisen aluesuunnittelun välineistöä, mutta sopimus yhteistyön aloittamiseksi puuttuu.

Tutkimuksen tavoitteet liityntäpysäköinnin kokonaistilanteen ja kehittämistarpeiden kartoittamisen osalta toteutuivat hyvin. Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen liityntäpysäköinnin kokonaiskuva tarkentui ja merkittävimmät liityntäpysäköinnin kehittämistä hidastavat tekijät pystyttiin nimeämään. Liityntäpysäköinnin kehittäminen nähdään tarpeelliseksi työksi, mutta useimpien asiantuntijoiden mielestä liityntäpysäköinnin järjestäminen on jäänyt väliinputoajaksi liikennejärjestelmän kehittämistyössä. Liityntäpysäköintikapasiteetin lisääminen nähdään tarpeelliseksi, mutta osa tilannetta pidempään seuranneista asiantuntijoista myönsi suhtautuvansa varauksella liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmiin.

Kirjallisuusselvityksen ja asiantuntijahaastattelujen mukaan liityntäpysäköinnin kehittämisen suurimmat haasteet ovat epäselvyydet palvelun järjestämisen vastuunjaossa ja rahoituksen vähyys. Pääkaupunkiseudulla korostuu maankäytön suunnittelun ongelmallisuus, ja kehyskuntien alueella liityntäpysäköinti kärsii erityisesti yleisestä koordinoinnin puutteesta.

Tutkimuksen tuloksena ehdotetaan, että:

- kehyskuntien liityntäpysäköinnin koordinointi annetaan Uudenmaan liiton vastuulle
- liityntäpysäköintiä järjestävät kunnat nimeävät selkeästi organisaatiostaan liityntäpysäköinnistä vastaavan tahon
- Helsingin alueen liityntäpysäköinnin järjestämisen päävastuu siirretään Kaupunkisuunnitteluvirastolle
- valtio kasvattaa liityntäpysäköinnin rahoitusosuuttaan koko maakunnan alueella toiminnan kehittämiseksi

Tulevaisuudessa liikennejärjestelmän kehittämisen haasteena on yhä enemmän liikenne-ruuhkien ja ympäristökuormituksen vähentäminen. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostaminen olisi kasvavalla kaupunkiseudulla tärkeää, mutta yksityisautoilun suuren suosion takia se on erittäin haastavaa. Toimiva liityntäpysäköintijärjestelmä vastaa haasteisiin hyvin, kuten lukuisat kansainväliset kokemukset osoittavat. Järjestelmä toimii kuitenkin hyvin vasta, kun kaikki toimijaosapuolet ovat tyytyväisiä lopputulokseen ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy.

## 2 JOHDANTO

Helsingin seudun ja sen lähialueen liityntäpysäköinnin tarjonnalla on haluttu alusta alkaen palvella erityisesti pääkaupunkiseudun työmatkaliikkuja. Vuodesta toiseen kasvanut työmatkaliikenne koettelee koko liikennejärjestelmää ja sen toimivuutta. Liityntäpysäköinnin tarjonta on yksi keino liikennejärjestelmästä vastaaville tahoille tehostaa olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä ja houkutella samalla joukkoliikenteelle uusia käyttäjiä. Nämä ovat strategisia osatavoitteita myös Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (PLJ 2007), joka ohjaa koko alueen liikennejärjestelmän kehittämistyötä (YTV 2007a).

Liityntäpysäköinnin kehittämistyötä ovat kuitenkin vuosien ajan hidastaneet monet tekijät. Tässä tutkimuksessa on pyritty tunnistamaan kehittämistarpeita liityntäpysäköinnin järjestämiseen liittyen. Kehittämisestä vastuussa olevat tahot ovat havainneet puutteita ainakin liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuujaossa ja investointien rahoituksessa. Liityntäpysäköintiä on pääkaupunkiseudulla aiemmin tutkittu lähinnä käyttäjätutkimuksilla, joilla on selvitetty liityntäpysäköintipaikkojen käyttöastetta ja käyttäjien mielipiteitä liityntäpysäköinnistä.

Käyttäjälähtöisyys sopiikin hyvin liityntäpysäköinnin tilan tarkastelunäkökulmaksi ja myös tässä työssä sitä on pyritty pitämään liikennejärjestelmätarkastelun rinnalla. Liityntäpysäköintijärjestelmä vaatii ehdottomasti menestyäkseen käyttäjien hyväksynnän. Käyttäjälähtöisessä suunnittelussa lähdetäänkin juuri liikennepalveluiden käyttäjien tarpeista (Tiehallinto 2007). Joukkoliikenteen koko kirjon, henkilöautoilun ja kevyen liikenteen piirteitä yhdistävä liityntäpysäköinti ja sen kehittäminen edellyttää luonnostaan koko liikennejärjestelmän tarkastelua.

Tutkimuksen aluksi on tarkasteltu liityntäpysäköinnin nykytilaa Suomessa. Myös aikaisempia kotimaisia liityntäpysäköinnin tutkimustuloksia on esitetty. Työn toisessa osassa tutkittiin kansainvälisiä kokemuksia liityntäpysäköinnin järjestämisestä erilaisissa järjestelmissä. Varsinainen tutkimusosa koostuu pääasiassa liityntäpysäköinnin asiantuntijoiden haastattelututkimuksesta, jossa eri organisaatioiden edustajilta kysyttiin näkemyksiä liityntäpysäköinnin nykytilasta ja kehittämisestä. Tuloksien pohjalta on lopuksi annettu ehdotus liityntäpysäköinnin organisoinnin kehittämiseksi pääkaupunkiseudulla ja sen kehyskunnissa.

Työn laajempaa merkitystä voidaan pohtia koko liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Liityntäpysäköinnillä on pääkaupunkiseudulla ja sen kehysalueella käyttämätöntä potentiaalia työmatkaliikenteessä. Pelkän joukkoliikenteen tarjonnalla ei pystytty tyydyttämään seudun liikkumistarpeita järkevällä tavalla. Hajaantunut maankäyttö ja ruuhkainen liikenneverkko rinnakkain luovat toimivalle liikennejärjestelmälle vaatimuksia, joihin voidaan vastata vain yhdistelemällä eri kulkumuotoja sujuviksi matkaketjuiksi. Oikein toimiessaan liityntäpysäköinti tarjoaa käyttäjälleen kulkumuodon, jossa matkan ketjuttaminen tuo monia etuja muihin tielläliikkujiin verrattuna.

### 3 LIITYNTÄPYSÄKÖINTI KULKUMUOTONA

#### 3.1 Taustaa

Liityntäpysäköinti on osa kulkumuotoa, joka yhdistää yksityisautoilun tai vaihtoehtoisesti polkupyöräilyn joukkoliikenteeseen. Auto tai polkupyörä jätetään tarkoitukseen sopivalle asema- tai pysäkkialueelle, ja loppumatkaa varten siirrytään joukkoliikenteen matkustajaksi. Liityntäpysäköintipaikat sopivat käytettäväksi kaikkien tavallisten joukkoliikennemuotojen kanssa, vaikka juna-, metro- ja bussisovellukset ovatkin yleisimpiä liityntäpysäköinnin yhteydessä. Liityntäpysäköintipaikat erotetaan tavallisesti muusta ajoneuvopysäköinnistä opastemerkein.

Alun perin liityntäpysäköintiä alettiin käyttää kasvavien kaupunkikeskustojen liikenne-ruuhkien lieventämiseksi. Liityntäpysäköintipaikat sijoitettiin ydinkeskustan laitamille hyvien joukkoliikennedyteyhteyksien varsiin, jotta ihmisten ei tarvitsisi ajaa ruuhka-alueelle saakka, vaan he voisivat kulkea osan keskustamatkasta sujuvammin etenevällä joukkoliikenteellä. Muina liityntäpysäköinnin etuina yksityisautoiluun nähden on pidetty riippumattomuutta keskustan pysäköintipaikkatarjonnasta, halvempaa matkan kokonaishintaa ja vaivattomuutta.

Liityntäpysäköinnin tarjonta voidaan kohdentaa eri käyttäjäryhmille liikennejärjestelmän tavoitteiden mukaan. Tavallisimmin pysäköintipaikkoja halutaan tarjota päivittäisen työmatkaliikenteen käyttöön, jolloin liityntäpysäköinnin vaikutus liikenneverkolla saadaan parhaiten kohdentumaan ruuhkahuippuihin. Toisaalta liityntäpysäköintiä voidaan käyttää myös vierailijoiden ja kaupassakävijöiden houkuttelemiseksi kaupunkikeskustoihin, sillä pysäköintipaikkaa ei tarvitse silloin etsiä keskustasta.

Vaikka liityntäpysäköinnin käyttäjien kulkumuoto-osuus ei tavallisesti ole merkittävä koko liikennejärjestelmän toiminnan kannalta, on liityntäpysäköinti vakiinnuttanut asemansa monien suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetarjonnassa. Liityntäpysäköintijärjestelmän huolellisen suunnittelun on todettu olevan oleellinen osa käyttäjien hyväksymän ja liikenteellisesti toimivan palvelun käyttöönottoa.

#### 3.2 Erityyppisiä liityntäpysäköintilaitoksia

Liityntäpysäköintialue voi olla jatkuvassa liityntäpysäköintikäytössä, mikä on selvästi yleisin tilanne, mutta liityntäpysäköintialue voidaan ottaa käyttöön myös tilapäisesti. Tällaista laitostyyppeä on perusteltua käyttää silloin, kun on odotettavissa poikkeuksellisen suurien ihmismassojen pyrkiminen tiettyyn paikkaan samaan aikaan. Suuret kulttuuritapahtumat ovat esimerkkejä tilanteista, joissa tapahtuma-alueelle johtavien liikenneväylien varteen perustetaan väliaikaisesti, esimerkiksi viikonlopun ajaksi, liityntäpysäköintipaikkoja ja riittävä joukkoliikennetarjonta. Näillä järjestelyillä voidaan tarjota suuremmalle autoilijajoukolle pysäköintipaikkoja ja sujuvampi matka kohdealueelle. Väliaikaiseen liityntäpysäköintiin soveltuvat esimerkiksi tehdasalueiden tai urheilukeskusten tilavat pysäköintialueet. (TRB 2004.)

Yleisesti päivittäiskäytössä olevat liityntäpysäköintialueet voidaan jakaa virallisiin ja epävirallisiin alueisiin. Epävirallista aluetta ei ole millään tavoin osoitettu liityntäpysäköintikäyttöä varten suunnitelluksi, vaikka aluetta tarkoitukseen käytetäänkin. Tällainen epävirallinen alue voi olla esimerkiksi asukaspysäköinnin, kaupan, urheilukeskuksen tai kirkon yhteydessä. Viralliset liityntäpysäköintialueet on tavallisesti opastettu ja merkitty asianmukaisilla merkeillä liityntäpysäköintikäyttöön tarkoitetuiksi. Usein ne tarjoavat käyttäjälle paremmat palvelut, kuten sateensuojan ja tiedot joukkoliikenteen aikatauluista. Toisaalta virallinen liityntäpysäköintialue voi sijaita myös kaupan tai muun maankäytön yhteydessä, mutta tällöin kyse on yhteiskäyttöisestä liityntäpysäköintialueesta. Yhteiskäyttöinen pysäköintialue tai osa siitä on suunniteltu toimimaan eri pysäköintitarkoituksiin vuorokauden-, viikon- tai vuodenajasta riippuen. Yhteiskäytössä pysäköintialueen koko paikkakapasiteetti pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti. (TRB 2004.)

Matkan määränpään ja tarkasteltavan liityntäpysäköintialueen välisen etäisyyden mukaan luokittelu on yksi tapa ryhmitellä liityntäpysäköintilaitoksia. Tyypillisin esimerkki on selkeästi esikaupunkialueelle sijoittuva liityntäpysäköintialue (suburban lot). American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) määrittelee tällaisiksi liityntäpysäköintialueiksi kaikki 6 – 48 km:n päässä kaupunki-keskuksesta sijaitsevat alueet (Spillar 1997). Tätä lähempänä varsinaista kaupungin ydinkeskusta tai muuta kohdealuetta voi myös sijaita liityntäpysäköinniksi luokiteltavaa ajoneuvopysäköintiä. Niin sanottu kaukopysäköinti (peripheral parking) tarkoittaa pysäköintiä, jossa ajoneuvo jätetään suhteellisen pitkän alkumatkan jälkeen muutaman kilometrin päähän matkan päätepisteestä ja loppumatka perille kuljetaan joko kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Tällainen koko liityntäpysäköintijärjestelmän idean kannalta kyseenalainen järjestely voi tulla kyseeseen, mikäli ydinkeskustassa ei ole tarjolla riittävästi pysäköintitilaa, mutta siitä huolimatta runkomatka halutaan kulkea yksityisautolla. Etäällä palveltavasta keskusta-alueesta sijaitsevat maaseutumaiset lähikylien ja -taajamien liityntäpysäköintialueet (remote lot). Näissä tapauksissa sekä matka kotoa pysäköintialueelle että matka joukkoliikenteellä lopulliseen määränpään ovat huomattavasti pidempiä kuin muissa liityntäpysäköintijärjestelyissä. (TRB 2004.)

Liityntäpysäköintilaitos voidaan kytkeä joukkoliikenteen palveluverkkoon monella eri joukkoliikennemuodolla. Yleisin tapa on järjestää liityntäpysäköinti jonkin kaupunkiympäristössä toimivan raideliikennemuodon yhteyteen. Kyseessä voi olla metro, paikallisjuna, raitiotie tai pikaraitiotie. Toisaalta liityntäpysäköinti voidaan toteuttaa myös bussiliikenteen yhteyteen. Kyseessä voi yhtä hyvin olla tavallinen taajamabussivuoro tai nopeampi express-bussivuoro. Olemassa olevaan bussiliikenteeseen tukeutumisen lisäksi voidaan liityntäpysäköintiä varten perustaa myös oma bussilinja, jolla kuljetetaan erityisesti liityntäpysäköintiä käyttäviä asiakkaita. (TRB 2004.)

Yksi näkökulma liityntäpysäköintilaitosten keskinäisessä jaottelussa on tarkastella käyttäjälle tarjottavien palveluiden määriä pysäköintialueilla. Tärkeimmät palvelutasotekijät ovat tarjolla olevien paikkojen määrä sekä joukkoliikenteen nopeus ja vuoroitiheys. Laitosten koko voi vaihdella muutaman ajoneuvopaikan pysäköintialueista jopa tuhansia autopaikkoja tarjoaviin pysäköintikeskuksiin. Paikkojen kysyntä ja käytettävissä oleva maa-ala sanelevat tavallisesti pysäköintialueen koon. Pysäköintialueiden kokonaispalvelutaso koostuu myös monista muista tekijöistä. Palvelutaso riippuu asema- tai laiturialueen varusteista (sade- ja tuulensuoja, infotaulu, opasteet, valaistus), liikennemuotojen turvallisesta erottelusta, vartioinnista, alueen näkyvyydestä ja

kulkuyhteyksistä alueelle. Yleensä suuremmat liityntäpysäköintialueet ovat myös paremmin varusteltuja kuin pienehköt alueet. (TRB 2004.)

Ajoneuvojen päivittäistä pysäköintiaikaa voidaan säännellä erilaisin rajoituksin ja kielloin. Maksimipysäköintiaika, ohjeellinen tai velvoittava saapumisaikaväli aamulla tai viimeinen lähtöaika illalla voidaan kaikki määritellä pysäköintialuekohtaisesti, mikäli tämä koetaan tarpeelliseksi. Alueen sijainti, paikkakysynnän määrä ja mahdollinen yhteiskäyttö muun toiminnan kanssa voivat olla syitä pysäköintiajan sääntelylle. (TRB 2004.)

Liityntäpysäköinti on usein käyttäjälle maksutonta. Mikäli alueen sijainti, selvä paikkojen ylikysyntä, väärinkäytökset, alueen poikkeuksellisen hyvät palvelut tai muut syyt sitä edellyttävät, voidaan liityntäpysäköinnistä periä myös maksu. Maksu voidaan periä joukkoliikennelipun hinnan lisäksi tai pysäköintimaksuun voi myös sisältyä joukkoliikennematka. Käytössä on monia erilaisia maksujärjestelmiä riippuen liityntäpysäköintilaitosten suhteesta muuhun käytössä olevaan joukkoliikennejärjestelmään. Yhdessä aikarajoitusten kanssa maksujärjestelmällä voidaan ohjata autoilijoiden käyttäytymistä esimerkiksi alueen kuormitushuippujen tasaamiseksi. (TRB 2004.)

### **3.3 Liityntäpysäköinnin merkitys ja vaikutustapa**

Matkustajalle joukkoliikennejärjestelmä ei toimi muusta liikennejärjestelmästä erillisenä osana, vaan joukkoliikennematkaan liittyy aina muitakin kulkumuotoja. Kaupunkiliikenteessä tavallisin joukkoliikenteen liityntäkulkumuoto on kävely, mutta myös pyöräily ja autoilu ovat mahdollisia kulkumuotoja pysäkillä tai asemalla kuljettaessa. Kun polkupyörä tai henkilöauto jätetään pysäköintialueelle joukkoliikenteeseen siirtymisen vuoksi, kyseessä on liityntäpysäköinti.

Liityntäpysäköinnin järjestämisen tavoitteena on tarjota vaihtoehtoinen kulkutapa autoilun ja joukkoliikenteen rinnalle. Samalla henkilöautojen ajosuurite vähenee sekä keskustassa että keskustaan suuntautuvilla matkoilla, kun autoilijat siirtyvät joukkoliikenteen käyttäjiksi. Liikenneverkon toimivuus paranee, koska verkolla olevien ajoneuvojen kuormitusaste kasvaa ilman, että ajoneuvojen määrä verkolla kasvaa. Vaarana voi tosin olla, että liityntäpysäköinnin käyttäjäksi siirtyy myös matkustajia, jotka ennen liikkuvat koko matkansa joukkoliikenteellä tai jalan. Liityntäpysäköintialueen sijoittelu on tehtävä tarkkaan harkiten, sillä huolimaton liityntäpysäköintialueen sijoittaminen voi lisätä yksityisauton käyttöä. (Parkhurst 1998.)

Olemassa oleviin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuva liityntäpysäköinti johtaa tehokkaampaan joukkoliikenteen käyttöön. Tästä hyötyvät paitsi joukkoliikenteen palveluntarjoajat, mutta myös joukkoliikenteen asiakkaat kehittyneemmän järjestelmän kautta. Toisaalta liityntäpysäköinti voi viedä matkustajia syöttöliikenteen linjoilta, mikäli molempia palveluita on tarjolla saman alueen asukkaille. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja yhdyskuntasuunnittelun yhteistyöllä tulee pyrkiä tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen niukat resurssit hyödynnetään tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. (Spillar 1997.)

Liityntäpysäköinti vaikuttaa myös kaupunkialueen pysäköintipaikkojen tarjontaan. Yleisten pysäköintipaikkojen tarve kalliissa ja ahtaassa ydinkeskustassa vähenee, ja

tarve siirtyy enemmän kaupungin laitamille väljemmän maankäytön alueille. Tuloksena saavutetaan kustannustehokkaampaa pysäköintipaikkatarjontaa. (Parkhurst 1998.)

Eniten liityntäpysäköinnin toivotaan vaikuttavan kaupunkialueen ruuhkiin. Liikennemäärien väheneminen on perusteltua, jos ajoneuvojen täyttöastetta pystytään nostamaan matkustajamäärien pysyessä ennallaan. Erityisesti työmatkaliikenteelle suunnatuilla liityntäpysäköintipalveluilla kyetään vaikuttamaan kaupunkialueen liikennemääriin (Parkhurst 1998). Vaikutukset ovat tehokkaimmillaan, mikäli liityntäpysäköintialue sijaitsee ulompana keskustasta kuin mihin ruuhkan loppupää ulottuu. Joukkoliikenne ei saisi kulkea muun autoliikenteen seassa samalla väylällä, koska silloin liityntäpysäköinnin matka-aikahyödyt jäävät vähäisiksi. Liityntäpysäköintipaikan sijainnilla on huomattava vaikutus alueen menestykseen. (Häyrynen 2005.)

Ajosuorituksen vähenemisestä seuraa tulkinta, että myös liikenteen ympäristövaikutukset vähenevät. Hiilidioksidi- ja melupäästöjen väheneminen on oleellista kaupunkiympäristön ja -kuvan kannalta. Liityntäpysäköinnin ympäristövaikutukset näkyvät parhaiten ydinkeskustassa, sillä ajosuorite vähenee eniten juuri siellä. Toisaalta vaikutus voi olla päinvastainen haja-asutusalueella sijaitsevien liityntä-pysäköintialueiden läheisyydessä. Siellä liikennemäärät saattavat kasvaa huomattavastikin kun liityntäpysäköintialue otetaan käyttöön. Tällöin myös liikenteen ympäristökuormitus kasvaa lähialueella. (Parkhurst 1998.)

Liityntäpysäköinti vaikuttaa eniten käyttäjänsä matka-aikaan ja matkakustannuksiin. Käyttäjä säästää aikaa, mikäli liityntäpysäköintimatkan joukkoliikenneosan matka-aika lisättyinä vaihtoon kuluvalle ajalla on pienempi kuin kilpailevan kulkumuodon matka-aika. Ruuhkaisissa kaupunkioaloissa tällainen tilanne saavutetaan lähes aina raideliikenteellä, mutta myös bussiliikenteellä, mikäli joukkoliikenne-etuudet ovat riittävästi käytössä. Todellisuudessa liityntäpysäköinnin käyttäjä voi saavuttaa suuriakin aikasäästöjä, kun otetaan huomioon myös mahdollinen pysäköintipaikan hakuun kuluva aika pääte pisteessä. (UNC 2003.)

Yksityisautoilija saa liityntäpysäköinnistä kustannussäästöjä pienempien ylläpito- ja polttoainekulujen kautta. Kaupunkimainen joukkoliikenne hinnoitellaan lähes poikkeuksetta yksityisautoilua halvemmaksi, jotta se olisi kilpailukykyinen kulkumuoto. Tämän lisäksi autoilija voi säästää myös pysäköintimaksuissa, jotka ovat ydinkeskustassa tavallisesti kalliimmat kuin kaupungin laidoilla sijaitsevilla liityntäpysäköintialueilla. (UNC 2003.)

### **3.4 Liityntäpysäköinnin suunnitteluvaatimukset**

#### **3.4.1 Joukkoliikenne ja muu liikennejärjestelmä**

Toimiva ja käyttäjän kannalta houkutteleva liityntäpysäköinnin integrointi muuhun liikennejärjestelmään onnistuu vain huolellisen suunnittelun avulla. Järjestelmän toimivuuden kannalta haastavinta suunnittelussa on liityntäpysäköinnille ominainen eri kulkumuotojen yhteen kytkeminen sujuvaksi matkaketjuksi.



Etenkin henkilöautoilun ja joukkoliikenteen yhteen kytkeminen on haasteellista, sillä henkilöautojen säilytys liityntäpysäköinnissä vie paljon tilaa. Liityntäpysäköintimahdollisuutta ei ole siksi järkevää tarjota kaikkien joukkoliikenteen pysäkkien läheisyydessä. Koska liityntäpysäköintijärjestelmän tavoitteena on vähentää yksityisautoilua keskusta-alueella, tulee liityntäpysäköintialueet sijoittaa kaupunkien sisääntuloväylien varsiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. (Häyrynen 2005.)

Jotta liityntäpysäköintipalvelu voi toimia tehokkaasti, on joukkoliikenteen palvelutaso liityntäpysäköintialueella oltava riittävän korkea. Palvelutasoon kuuluu riittävän lyhyt vuoroväli, pitkä päivittäinen liikennöinti-aika, kilpailukykyinen matka-aika ja hyvä palvelutaso myös paluusuuntaan. Joukkoliikenteen vuoroväli on ehkäpä tärkein tekijä autoilijan miettiessä vaihtoa joukkoliikenteeseen. Raideliikenteessä vuorovälin tulisi olla korkeintaan 15 minuuttia ja ruuhka-aikoina vielä vähemmän. Joukkoliikenteen pitkää matka-aikaa voidaan tarvittaessa kompensoida lisäämällä matkustusmukavuutta mm. miellyttävämmillä matkustus- ja odotustiloilla. (UNC 2003.)

### 3.4.2 Kevyt liikenne

Varsinaisen liityntäpysäköintialueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon monia tekijöitä. Pysäköintialueen yleisen ulkoasun, jalankulkijoiden kulkureittien sekä odotus- ja vaihtoalueiden suunnittelu ovat tärkeimmät pysäköintialuekohtaisen suunnittelun elementit. (Spillar 1997.)

Eri kulkumuotojen keskinäinen erottelu on tärkeää kevyen liikenteen kannalta. Näin voidaan minimoida konfliktitilanteet ja luoda tehokkaampi toimintaympäristö. Kulkumuotojen erottelu liityntäpysäköintialueella tarkoittaa omia kulkuväyliä ja pysäköintitiloja moottoriliikenteelle ja kevyelle liikenteelle. Eri toimintojen sijoittelussa liityntäpysäköintialueelle tulee pyrkiä siihen, että polkupyörien säilytys on mahdollisimman lähellä varsinaista laiturialuetta. Mikäli pyörätelineet ovat liian kaukana laiturialueesta, on suuri vaara, että polkupyöriä pysäköidään virheellisesti kulkuväylille ja jopa laiturille. Yhdysvalloissa liityntäpysäköintialueiden suunnittelussa käytettävä kävelymatkan suosituspituus laiturille on alle 150 metriä. Kevyelle liikenteelle tarkoitetut väylät ja pysäköintipaikat tulee myös opastaa riittävän selvästi. (Spillar 1997.)

Sen lisäksi, että liityntäpysäköintialueella liikkumisen tulee olla turvallista, myös henkilökohtaisen omaisuuden säilyttämisen tulee olla turvallista. Polkupyörille on varattava riittävä määrä helposti käytettäviä lukollisia säilytyspaikkoja; joko runkolukituksen mahdollistava teline (*kuva 1*) tai lukittava säilytyshuone. Lisäturvallisuutta saadaan järjestämällä alueelle kameravalvonta tai päivystävä vartija. Hyvä näkyvyys pysäköintialueella ja valaistus pimeään aikaan tuovat myös lisäturvaa pysäköintiin. (Spillar 1997.)



*Kuva 1. Esimerkki polkupyörille tarkoitettusta katoksellisesta lukitustelineestä, joka sijaitsee liityntäpysäköintialueella Belfastissa Pohjois-Irlannissa. (Translink 2007)*

Laiturialueen tulee olla turvallinen paikka odottaa joukkoliikennettä. Odotusalueen tulisi olla korotettu muuhun ympäristöön verrattuna, mahdollisimman esteetön sekä riittävän tilava ottaen huomioon käyttäjämäärän laskennallisen maksimiarvon. Ohjearvo vähimmäistilalle on yksi neliömetri tilaa matkustajaa kohti. Hyvään palvelutasoon kuuluu myös säänsuoja joukkoliikennettä odottaville matkustajille. Suoja voi olla pelkkä ulkokatos, mutta myös lämmitetty/viilennetty sisätila. Erityisryhmien, kuten näkövammaisten ja pyörätuolia käyttävien matkustajien tarpeet tulee myös ottaa huomioon liityntäpysäköintialueiden suunnittelussa. (Spillar 1997.)

### 3.4.3 Henkilöautoliikenne

Jotta liityntäpysäköintialue voi toiminnallisesti menestyä, tulee alueen suunnittelussa erityisesti kiinnittää huomiota henkilöautoilijan tarpeisiin. Henkilöauton kuljettajat ovat lähes poikkeuksetta palveluntarjoajan pääkohderyhmä. Hyvän lopputuloksen saamiseksi tulee liityntäpysäköintialueen suunnittelussa ottaa huomioon ainakin seuraavat osakokonaisuudet (Spillar 1997):

- pysäköintialueen ulkoasu
- pysäköintikenttä vai laitosratkaisu
- pysäköintialueen sisäänkäynti ja alueen sisäiset liikennejärjestelyt
- erityisryhmien palvelut
- päällystysten suunnittelu
- valaistuksen tarve

Suunnittelun lähtökohtana toimii joko maan pinnalle sijoitettava liityntäpysäköintialue tai -kenttä tai vaihtoehtoisesti yhteen tai useampaan kerrokseen rakennettu liityntäpysäköintilaitos. Laitosratkaisu voi sijaita myös osittain tai kokonaan maan alla. Ratkai-

su pysäköintikentän ja rakennetun pysäköintilaitoksen välillä riippuu yleensä saatavilla olevasta rahoituksesta. Pysäköintikentän perustaminen on monin verroin halvempaa kuin laitoksen rakentaminen, mutta toisaalta laitosratkaisu tarkoittaa tehokkaampaa maankäyttöä. (Spillar 1997.)

Käytettävyydeltään alueet eroavat myös toisistaan, sillä rakennettu laitos tarjoaa yleensä ajoneuvolle säänsuojan ja usein myös lyhyemmän kävelymatkan ajoneuvolta laiturialueelle. Pysäköintikenttä on tilavampi, valoisampi ja näkemiltään parempi. Lisäksi aluekokonaisuuden ja sen sisällä sijaitsevien toimintojen hahmottaminen on tavallisesti helpompaa kenttäratkaisuissa. Käytettävyyden suunnittelussa on otettava huomioon myös erityisryhmien tarpeet. Normaaleja pysäköintipaikkoja leveämpiä ja laiturialueen lähellä sijaitsevia invapaikkoja olisi hyvä olla kaikilla liityntäpysäköintialueilla. (Spillar 1997.)

Liityntäpysäköintialueen tulee olla saavutettavuudeltaan hyvä, mikä edellyttää hyvien ajoyhteyksien lisäksi hyvin opastettua ja helppoa sisäänkäyntiä alueelle. Erillinen nopea sisäänkäynti voidaan tarjota myös saattoliikennettä varten, tämä mahdollisuus olisi hyvä tarjota mahdollisimman monella liityntäpysäköintialueella. (Spillar 1997.)

Henkilöauton päivittäinen säilyttäminen liityntäpysäköintialueella on oltava turvallista. Ilkivaltaa ja muuta vahingontekoa voidaan vähentää ottamalla käyttöön alueen vartiointi tai kameravalvonta, sekä sulkemalla alue aidalla. Laitosratkaisuissa on usein helpompi kontrolloida pysäköintialueella liikkuvia kuin avoimilla kenttäalueilla. Hyvä näkyvyys tuo myös turvallisuutta alueelle. Yleensä liityntäpysäköintialueilla on järjestetty valaistus pimeitä vuorokaudenaikoja varten. (Spillar 1997.)

### **3.5 Liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä**

Liityntäpysäköintipaikkojen kysynnän ennustaminen on ollut perinteisesti haastavaa liikennesuunnittelutyötä. Näin on todettu, vaikka kysynnän arviointi on olennainen suunnittelun osa liityntäpysäköintipaikkojen tarvetta arvioitaessa. Sopivat työkalut kysynnän luotettavaan ja yleispätevään ennustamiseen ovat puuttuneet, sillä kysynnän vaihtelu on suurta ajan ja paikan mukaan. (Spillar 1997.)

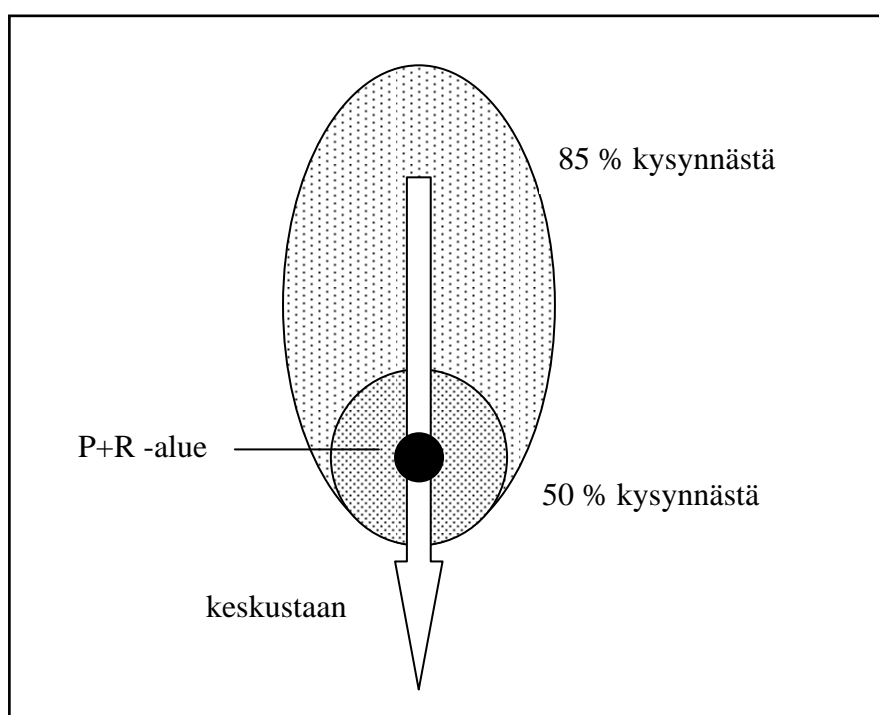
Kysynnän määrän ja alueellisen jakautumisen riittävän tarkka ennustaminen ovat alueen menestyksen kannalta ehdottoman tarpeellisia. Paikkojen tarve vaikuttaa merkittävästi liityntäpysäköinnin rakentamiskuluihin. Toinen ehkä vieläkin merkittävämpi syy kysynnän ennustamiselle on hyvän suunnittelun vaikutus liikennemääriin sekä käyttäjien mielipiteisiin tarjottavan palvelun laadusta. (Spillar 1997.)

Kysynnän ennustamiseen kehitetyt laskentamallit voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään: seudulliset mallit ja pysäköintialuekohtaiset mallit. Seudullinen arviointi perustuu eri kulkumuodoista aiheutuvien kustannusten vertailuun. Kustannukset syötetään kulkutavan valintaa mallintaviin funktioihin, jotka laskevat kullekin osa-alueelle houkuttelevimman kulkumuodon. Näin saadaan seudullinen, koko järjestelmää koskeva liityntäpysäköinnin kysyntäennuste. (Vincent 2007.)

Pysäköintialuekohtainen kysynnän arviointimalli tarvitsee seudullista mallia yksityiskohtaisempia lähtötietoja. Mallissa ennustetaan kysyntää pysäköintialueen sijainnin,

koon, ominaisuuksien ja matkakustannusten pohjalta. Mitä monipuolisemmat lähtötiedot alueesta saadaan, sitä tarkempi voidaan ennusteen olettaa olevan. Pysäköintialuekohtainen mallinnus ei ennusta eksplisiittisesti liityntäpysäköinnin kysyntää, sillä siinä ei oteta huomioon muita liikennemuotoja. Yleensä ennusteeseen ei sisälly myöskään mallia pysäköintialueen valinnasta. (Vincent 2007.)

Kuvassa 2 on esitetty periaatekuva alueesta, josta suurin osa liityntäpysäköintialuekohtaisesta kysynnästä tavallisesti tulee. Alueen muodon on havaittu olevan samankaltainen tutkitusta kaupungista riippumatta, mutta alueen pinta-ala vaihtelee liikenneverkon toimivuudesta riippuen. 50 % alueen kysynnästä on todettu tulevan noin 1,5–4 kilometrin säteeltä pysäköintialueen ulkopuolelta kaupungista riippuen. Yleensä noin 85 % kysynnästä tulee alle 15 kilometrin päästä pysäköintialueesta liikenteen ylävirran suuntaan. (Vincent 2007.)



Kuva 2. Liityntäpysäköintipaikkojen kysynnän jakautuminen suhteessa liikennevirran kulkusuuntaan (Vincent 2007).

Myös Suomessa liityntäpysäköinnin kysynnän arvioimiseksi on tehty oma laskentamenetelmä. Aulis Palola tutki vuonna 1991 diplomityössään liityntäpysäköinnin kysyntää pääkaupunkiseudulla, ja muodosti malliaineiston avulla logittimallin, jolla liityntäpysäköinnin kysyntää pystyttiin mallintamaan. Myös ulkomailla logittimallia on käytetty yleisesti liityntäpysäköinnin kysynnän matemaattisessa mallinnuksessa. (Palola 1991.) Vuonna 2002 YTV teki pääkaupunkiseudulle vuodelle 2025 liityntäpysäköintiennusteen hyödyntäen kysynnän arvioinnissa Palolan työhön perustuvaa multinomista logittimallia (YTV 2002a).

Pysäköintialuekohtaiseen paikkojen kysyntään vaikuttavat lukuisat tekijät. Tärkeimpiä niistä ovat joukkoliikenteen palvelutaso sekä liityntäpysäköintialueella että matkan lähtöpisteessä, pysäköintialueen etäisyys pääväyliin nähden, pysäköintialueen sijainti suhteessa asumisalueisiin, henkilöautoilun kustannusten suhde joukkoliikennelipun hintaan, liikennemuutosten määrät, pysäköintialueen palvelutarjonta ja pysäköinnin hinta.

Loppujen lopuksi kysynnän määräytyminen on kuitenkin alue- ja järjestelmäkohtaista, ja se pitää arvioida aina tapauskohtaisesti. (Spillar 1997.)

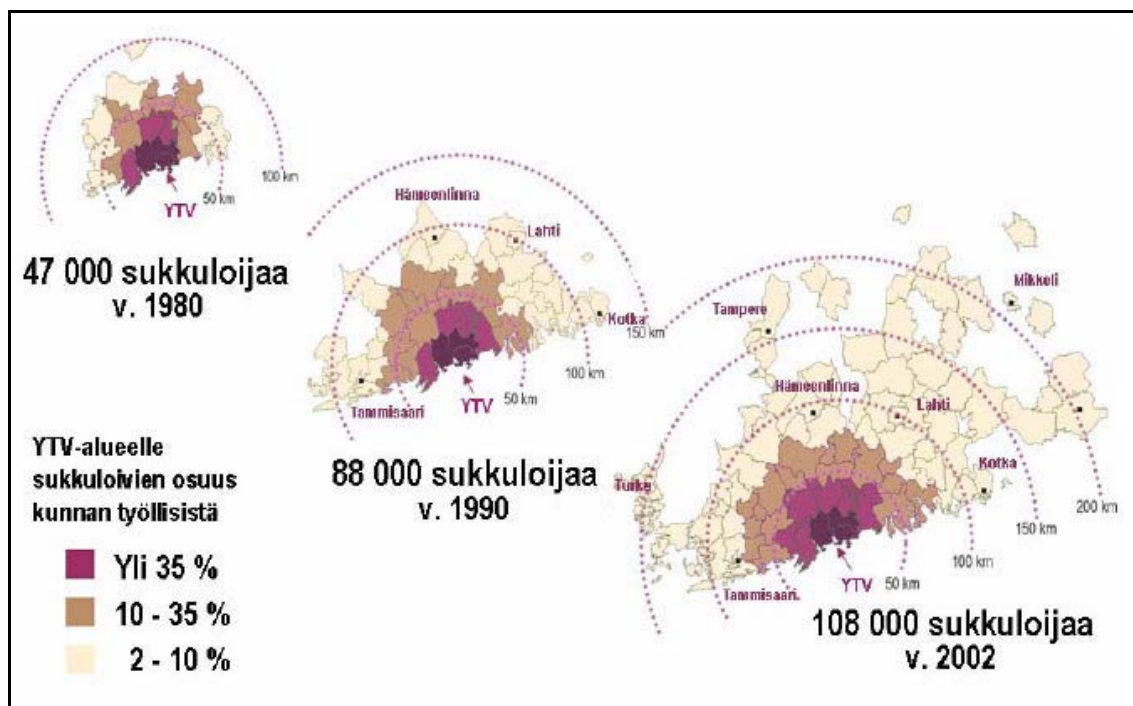
## 4 LIITYNTÄPYSÄKÖINTI SUOMESSA

### 4.1 Yleistä

Varsinaista organisoitua liityntäpysäköintiä ja sen kehittämistä Suomesta löytyy vain pääkaupunkiseudulta ja sen työssäkäyntialueelta. Pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköinnin kehittäminen alkoi 1970-luvulla ja ensimmäiset liityntäpysäköintipaikat suunniteltiin Martinlaakson radan varteen. Aluksi oli vain autopaikkoja, mutta myöhemmin mukaan tulivat myös pyöräpaikat. Ensimmäinen koko pääkaupunkiseutua koskeva liityntäpysäköintistrategia valmistui vuonna 1992. Valtaosa liityntäpysäköintipaikoista sijaitsee raskaan raideliikenteen eli juna- ja metroratojen asemien yhteydessä. (Teerioja 2007a.)

Asiakkaalle liityntäpysäköintiä mainostetaan joustavana tapana yhdistää joukkoliikenne ja henkilöautoilu. Matkaketjusta tulee sujuvampi ja liikkumiseen käytetty aika vähenee, kun aikatauluista riippumaton liityntämatka ja joukkoliikenteen nopea runkoyhteys hyödynnetään saman matkan aikana. Samalla kaupunkikeskusten saavutettavuus paranee, eikä asiakkaan tarvitse huolehtia auton ajamisesta tai pysäköinnistä keskustalueella. Ruuhka-aikoina liityntäpysäköinnin hyödyt asiakkaan näkökulmasta ovat suurimmillaan, sillä liikenne raiteilla ja bussikaistoilla kulkee nopeasti ruuhkista huolimatta. (YTV 2007b.)

Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnin kehittämistyössä on haluttu vaikuttaa erityisesti työmatkalaisten liikkumistapoihin. Viime vuosina työmatkapendelöinti kehyskunnista pääkaupunkiseudulle on lisääntynyt selvästi. *Kuvasta 3* näkyy kuinka pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue on laajentunut 1980-luvulta alkaen (YTV 2006a). Lisäksi *liitteessä 1* on esitetty vuoden 2004 työmatkasukkulointi YTV-alueelle (YTV 2007c).



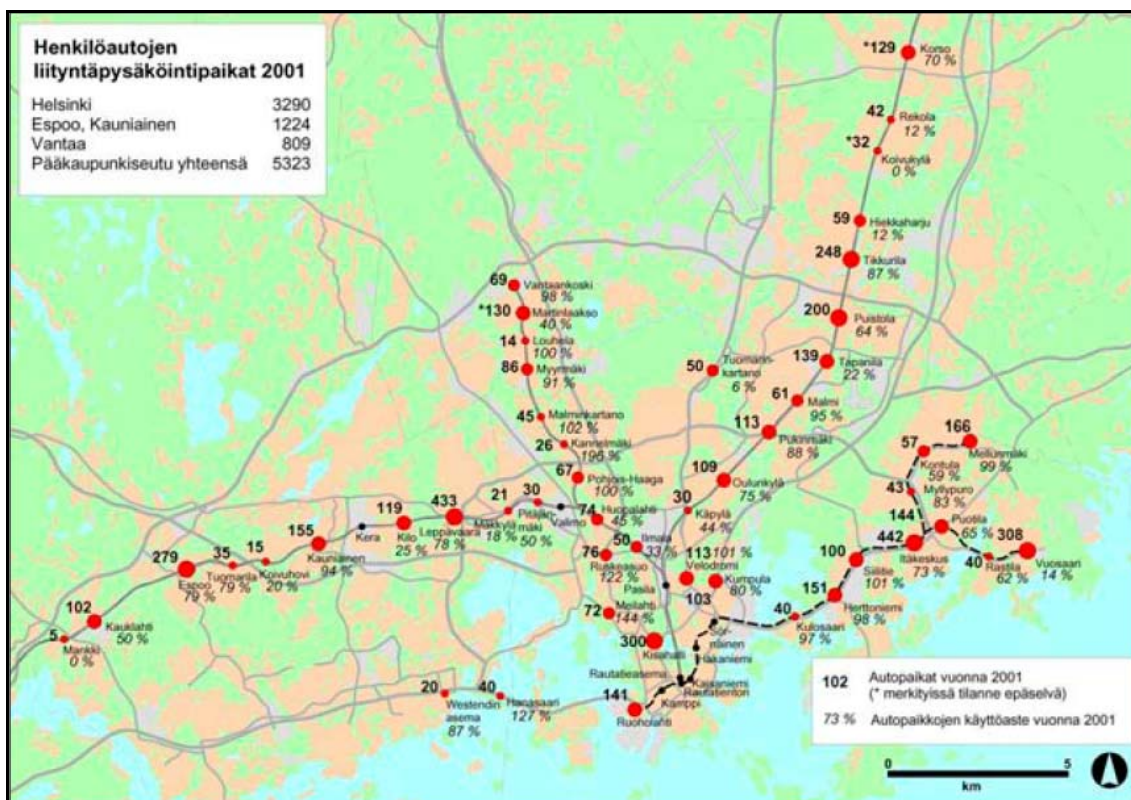
Kuva 3. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue on laajentunut selvästi 1980-luvulta alkaen (YTV 2006a).

Liikennejärjestelmän näkökulmasta liityntäpysäköinti on yksi joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä tukeva liikkumismuoto. Toimiva liityntä-pysäköinti-järjestelmä ei ole elinehto Suomen henkilö- tai tavaraliikenteen yleisen toiminnan kannalta, mutta se on keino luoda parempia toimintaedellytyksiä kapasiteetiltaan rajalliselle tieverkolle. Viime vuosina liityntäpysäköinnistä onkin tullut yhä varteenotettavampi keino yksityis-autoiluun taipuvaisen yhteiskunnan liikkumistottumuksien muuttamiseksi kestävämpään suuntaan. Hyötyjiksi voidaan luokitella sekä yksilöt että yhteiskunta.

#### 4.2 Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen liityntäpysäköintitarjonta

Pääkaupunkiseudulla eli Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten alueella on tarjolla liityntäpysäköintipaikkoja kaikilla juna-aseilla, Pasilaa, Valimoa ja Keraa lukuun ottamatta. Myös kaikilla Kulosaaren itäpuolisilla metroasemilla sekä Ruoholahden metroasemalla on tarjolla liityntäpysäköintipaikkoja autoilijoille. Kuvassa 4 on kartta pääkaupunkiseudun henkilöautoille tarkoitetuista liityntäpysäköintipaikoista sijoitettuna kartalle. Kuvasta ilmenee tarjolla olevien paikkojen määrä ja laskettu käyttöaste. Vuonna 2005 pääkaupunkiseudulla oli henkilöautoille tarkoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja yhteensä noin 5700. Käyttöaste niillä oli keskimäärin 75 %. (YTV 2007d.)

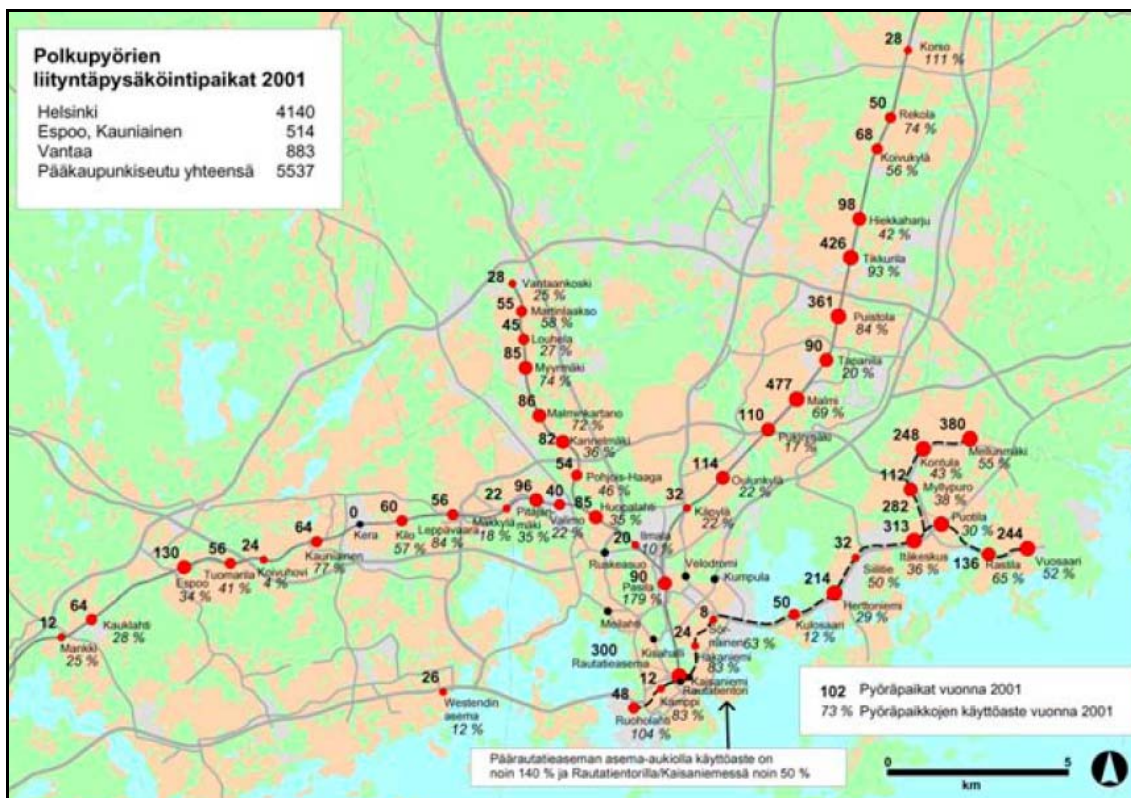




Kuva 4. Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintipaikat henkilöautoille ja niiden käyttöasteet vuonna 2001. (YTV 2003).

Polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja on myös tarjolla kaikilla pääkaupunkiseudun juna-asemilla ja suurimmalla osalla metroasemista, yhteensä noin 6 300 telinepaikkaa. Paikkojen käyttöasteet vaihtelevat paljon, sillä polkupyöräilyn kausivaihtelu on Suomessa suurta. Keskimäärin polkupyöräpaikkojen käyttöaste oli 56 % vuonna 2005. Suosituimmilla raideliikenneasemilla käyttöaste on yli 100 %. (YTV 2007d) Kuvassa 5 on liityntäpysäköinnin polkupyöräpaikat ja niiden käyttöasteet vuonna 2001 (YTV 2003).





Kuva 5. Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintipaikat polkupyörille ja niiden käyttöasteet vuonna 2001 (YTV 2003).

Pääkaupunkiseudun kehyskunnissa liityntäpysäköinnin tarjonta vaihtelee huomattavasti. Niissä kehyskunnissa, joissa joukkoliikenne pääkaupunkiseudulle on pääasiassa junaliikennettä, liityntäpysäköintitarjontaa on paljon ja käyttöasteet ovat korkeita. Näin on mm. Kirkkonummen, Keravan ja Hyvinkään asemilla. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueen autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrä on esitetty kuvassa 6 (YTV 2007d). Käyttäjämäärälaskentoja ei ole tehty YTV-alueen ulkopuolisesta polkupyöräliityntäpysäköinnistä. (YTV 2003.)

Linja-autoliikenteen liityntäpysäköintitarjonta kehyskuntien alueella on vähäistä ja tarjonta hajanaista. Esimerkiksi yhden pääkaupunkiseudun vilkkaimmista sisääntuloväylistä Hämeenlinnanväylän (Vt3) välittömässä läheisyydessä ei ole yhtäkään virallista liityntäpysäköintialuetta. Tavallisesti linja-autoliikenteen liityntäpysäköintialue on pienehkö alle 20 ajoneuvopaikan alue taajaman ulkopuolella. Merkittävää paikkojen lisäystarvetta esiintyy monilla bussiliikenteen liityntäpysäköintialueilla. (YTV 2007d.)

Kuva 6. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liityntäpysäköintipaikat vuonna 2006. (YTV 2007d)

### 4.3 Opastus, informointi ja markkinointi

Viralliset liityntäpysäköintialueet on yleensä viitoitettu paikallisesti. Monille pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintialueille on opastus myös lähimmältä suurelta sisääntuloväylältä. Sähköisiä, junien lähtöaikoja kertovia liityntäpysäköinnin opasteita on kokeiltu muutamilla pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä. (YTV 2003.) Polkupyöräilijöille tarkoitettua viitoitusta liityntäpysäköintialueille ei ole käytössä.

Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintipalveluiden koordinointi- ja tiedotusvastuu kuuluu YTV:lle. Liityntäpysäköintialueista tiedottaminen hoidetaan pääasiassa sähköisesti YTV:n verkkosivujen kautta. Kuvassa 7 on mallikuva YTV:n verkkosivujen pysäköintialuekohtaisesta infosivusta. (YTV 2007e.)



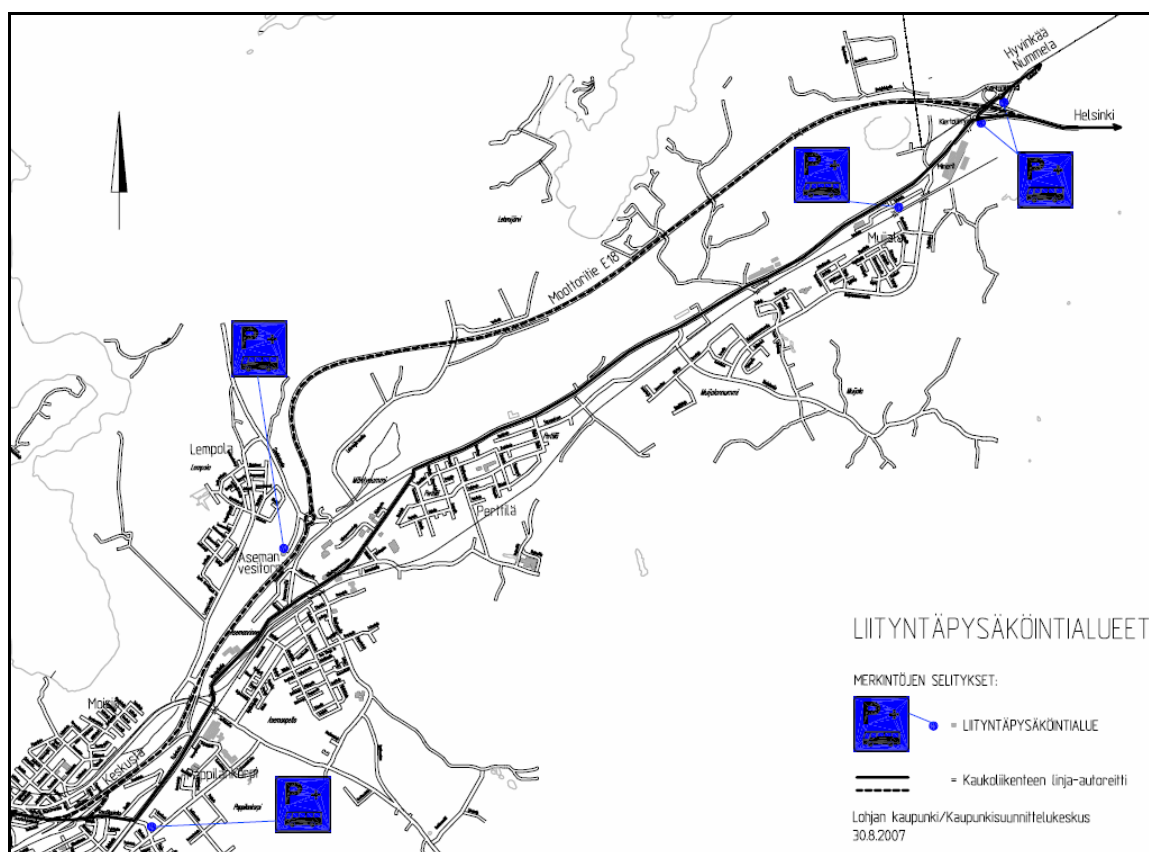
Kuva 7. YTV:n verkkosivuilla on kartta liityntäpysäköintialueista ja perustiedot alueen joukkoliikenteestä (YTV 2007e).

YTV ja HKL ovat markkinoineet liityntäpysäköintiä ajoittaisilla kampanjoilla. Markkinointi on pyritty kohdistamaan sellaisille alueille, joissa liityntäpysäköintikapasiteetti on selkeästi vajaakäytössä. Markkinoinnin tehokkuutta on seurattu jälkeenpäin seurantatutkimuksien avulla, joissa on todettu käyttäjämäärien lisääntyneen kampanjoinnin seurauksena. (YTV 2003.) Viimeisin YTV:n kampanja oli elokuussa 2007, jolloin erityisiksi kampanjan kohdealueiksi valittiin Korso, Koivukylä, Hiekkaharju, Kilo sekä Mäkkylä. Alueiden asukkaille postitettiin esitteet, joissa kerrottiin tiedot alueiden liityntäpysäköintipaikkojen määrästä, sijainnista ja joukkoliikenteen yhteyksistä. (YTV 2007f.)

Kehyskuntien alueen liityntäpysäköintipaikoista ei ole olemassa koottua informaatio-



palvelua. Kukin kunta tai mahdollisesti alueella toimiva liikennöitsijä vastaa itsenäisesti liityntäpysäköinnin tiedottamisesta ja markkinoinnista. *Kuvassa 8* on esitetty Lohjan liityntäpysäköintialueiden sijaintikartta, joka löytyy Lohjan kaupungin internetsivuilta. Yleisesti pääkaupunkiseudun kehyskunnissa vastaavaa informaatiopalvelua ei ole saatavilla, vaan kyseessä on poikkeustapaus. Suurimmalla osalla kehyskuntien internet-sivuista ei ole lainkaan mainintaa kunnan liityntä-pysäköintimahdollisuudesta, vaikka sellainen olisikin tarjolla. Satunnaiselle käyttäjälle ei ole tarjolla riittävästi tietoa liityntäpysäköintipaikoista.



Kuva 8. Liityntäpysäköintialueiden sijaintikartta Lohjan kaupungin internetsivuilla (Lohjan kaupunki 2007).

#### 4.4 Liityntäpysäköinnin rahoitus

Liityntäpysäköinti on pääkaupunkiseudulla suurimmalla osalla alueista maksutonta. Maksullisia ovat vain Malmin (1 euro/pv) ja Ruoholahden (2 euroa/12h) liityntäpysäköintipaikat (HKL 2007). Liityntäpysäköinnin järjestämistä ei siis voida rahoittaa pelkästään käyttäjiltä perittävillä maksuilla, vaan suurin osa rahoituksesta on tultava muualta.

Pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköinti rahoitetaan yleensä kuntien ja RHK:n yhteisvoimin. Lisäksi Tiehallinto on ollut rahoituksessa mukana muutamissa bussiliikenteen kohteissa. Helsingin alueella liityntäpysäköinnin järjestämisestä vastaa HKL, jonka budjetin kautta rahat kulkevat. Muutamissa tapauksissa Helsingissä ja muissa pääkaupunkiseudun kunnissa osa investointikustannuksista on ohjattu yksityisille rahoittajille kaavoitus- ja rakennussopimuksien avulla. Liityntäpysäköintialueiden ylläpidosta

vastaavat tavallisesti kunnat, mutta se voidaan sopia myös yksityisen pysäköintiyhtiön hoidettavaksi. (YTV 2003.)

## 4.5 Liityntäpysäköinnin tutkimuksia ja selvityksiä

### 4.5.1 Tutkimukset pääkaupunkiseudulla

Ensimmäiset viralliset selvitykset pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnistä tehtiin 1990-luvun alussa. YTV:n ja liikenneministeriön yhteistyönä tehtiin vuonna 1992 kaksiosainen selvitys liityntäpysäköinnistä. Ensimmäinen osa käsitteli liityntäpysäköintipaikkojen tarpeen arviointia ja toinen osa liityntäpysäköintisuunnitelman laatimista. Näiden tutkimusten lisäksi 1990-luvulla tehtiin myös muutamia pienempiä tutkimuksia, joissa liityntäpysäköintiä käsiteltiin. (YTV 1996.)

Vuonna 1996 julkaisi YTV Liityntäpysäköintikokeilun tutkimukset pääkaupunkiseudulla 1995 -raportin. Raportissa esiteltiin vuonna 1995 viidellä pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintialueella (Itäkeskus, Mellunmäki, Tuomarinkartano, Leppävaara ja Vantaankoski) toteutettujen kokeilujen tuloksia. Alueiden liityntäpysäköintiviitoitus uudistettiin, pysäköintipaikkoja rakennettiin lisää ja kokeilua markkinoitiin eri tavoin. Kokeilun vaikutuksia seurattiin ennen ja jälkeen tehdyillä pysäköintilaskennoilla ja käyttäjille suunnatuilla kyselylomakkeilla. (YTV 1996.)

Liityntäpysäköinnin käyttäjien määrä kasvoi kokeilualueilla vuoden aikana 9 %, kun samaan aikaan muilla alueilla kasvua ei huomattu. 43 % vastaajista ilmoitti syyksi liityntäpysäköinnin käyttämiselle keskusta-alueen pysäköintivaikeudet. Autoa määränpäässä tarvitsi 18 % vastanneista, ja liityntäpysäköinti oli nopein kulkutapa 13 % käyttäjistä. Mukavuus ja ruuhkat olivat seuraavaksi tärkeimmät syyt (9 % ja 6 %). Selvästi suurin osa vastaajista (80 %) lopettaisi liityntäpysäköinnin käytön, mikäli siitä tulisi maksullista.

Viimeisin pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintiä koskeva tutkimus on vuodelta 2000. YTV:n teettämässä, selvästi aikaisempaa kattavammassa, tutkimuksessa selvitettiin liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä Helsingin seudulla seuranta- ja kyselytutkimuksen avulla. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää matkustajien matkaa ja maksuhalukkuutta, liityntäpysäköinnin vaihtoehtoja sekä tehdä arvioita liityntäpysäköinnin toimivuudesta. Seuranta-tutkimuksella pyrittiin selvittämään, kuinka suuri osa liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä jatkoi matkaansa joukkoliikenteellä. (YTV 2001.)

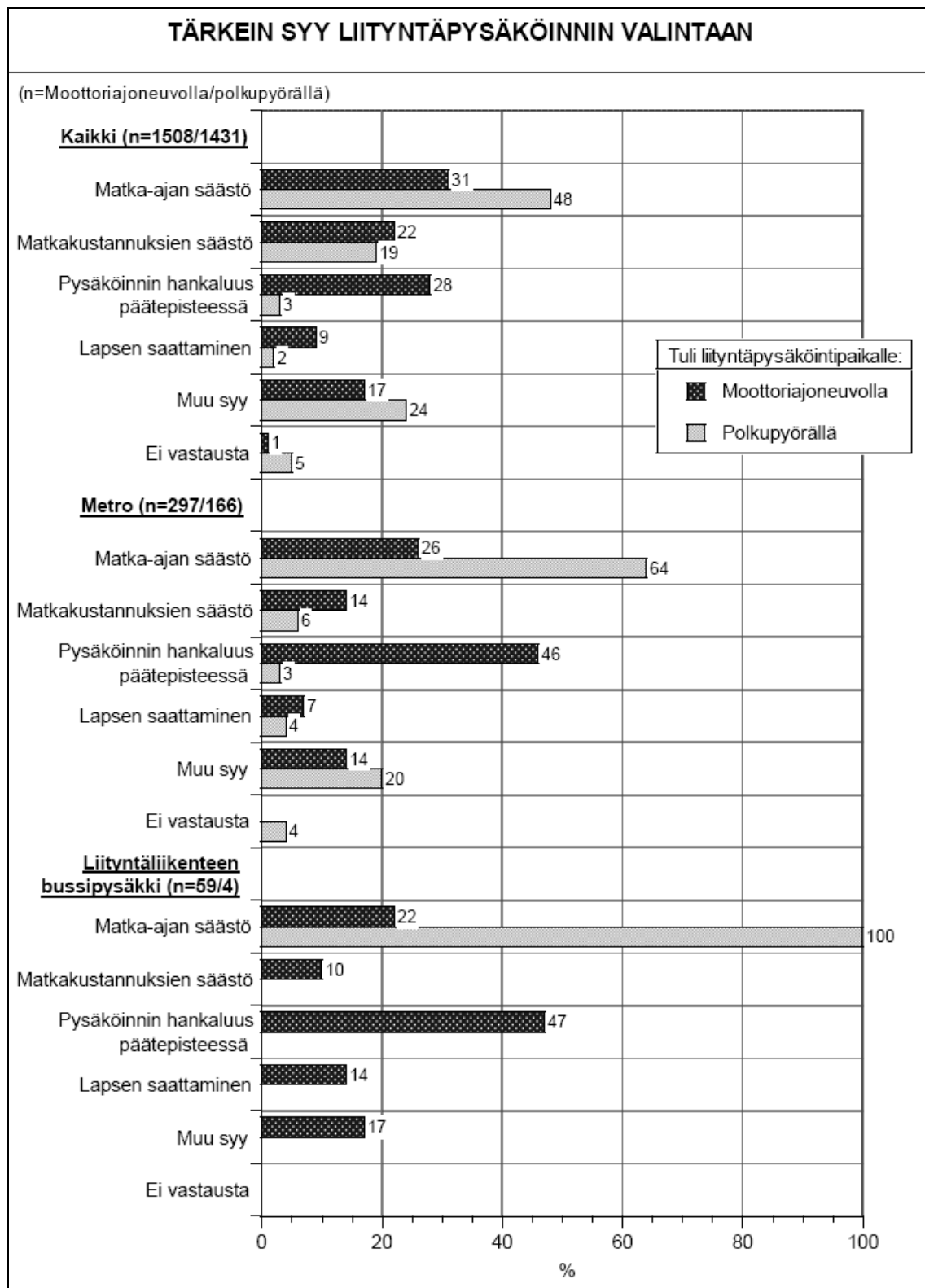
Kyselytutkimukseen vastasi hyväksytysti yhteensä 2 967 käyttäjää 49 liityntäpysäköintialueella, joilla kyselylomakkeet jaettiin (yhteensä 4 044 kpl autoilijoille ja 3 782 kpl pyöräilijöille). Vastaajista niukka enemmistö (51 %) tuli liityntäpysäköintialueelle autolla ja loput polkupyörällä. Bussiliikenteen liityntäpysäköintipaikoille saapuneista 92 % tuli autolla, mikä poikkeaa huomattavasti muiden alueiden käytöstä. Pääradan varren liityntäpysäköintipaikkoja käyttäneistä suurin osa oli pyöräilijöitä (57 %). (YTV 2001.)

*Kuvassa 9* on esitetty vastaajien tärkeimmät syyt liityntäpysäköintialueiden käytölle erikseen metron ja bussiliikenteen liityntäpysäköinnin käyttäjille sekä kaikkien joukkoliikennemuotojen yhteistulokset. Kuvasta puuttuvat tiedot Pääradalta, Rantaradalta ja

Vantaankosken radalta, jotka on esitetty *liitteessä 2*. Autoilijoille tärkeimmiksi syiksi osoittautuvat matka-ajan säästö ja pysäköinnin hankaluus päätepisteessä. Pyöräilijöille ylivoimaisesti yleisin syy oli matka-ajan säästö. Molemmat liikkujaryhmät arvostavat myös liityntäpysäköinnin käytöstä syntyvää kustannussäästöä. (YTV 2001.)

On mielenkiintoista verrata vuoden 2000 tutkimuksessa saatuja syitä liityntäpysäköinnin käytölle vuoden 1995 vastaaviin syihin. Matka-ajan säästö on noussut selvästi tärkeämmäksi syyksi autoilijoille käyttää liityntäpysäköintiä. Kun vuonna 1995 matka-aika oli tärkein syy 13 %:lle vastaajista, vuonna 2000 matka-aika oli tärkein syy jo 32 %:lle käyttää liityntäpysäköintiä. Myös kustannussäästö on noussut merkittäväksi syyksi liityntäpysäköinnin käytölle, sillä vuonna 1995 kustannuksilla ei näyttänyt olevan vaikutusta liityntäpysäköinnin käytölle.

Vuoden 2000 tutkimuksessa liityntäpysäköinnin käyttäjiltä kysyttiin myös kohtuullisen liityntäpysäköintimaksun suuruutta. Maksuinnokkuus ei vielääkään ollut kovin suurta (vrt. 1995), mutta jo noin kolmasosa moottoriajoneuvolla saapuneista olisi valmis maksamaan jotakin pysäköinnistä. Polkupyöräilijöiden keskuudessa maksuhalukkuus oli hieman suurempaa. (YTV 2001.)

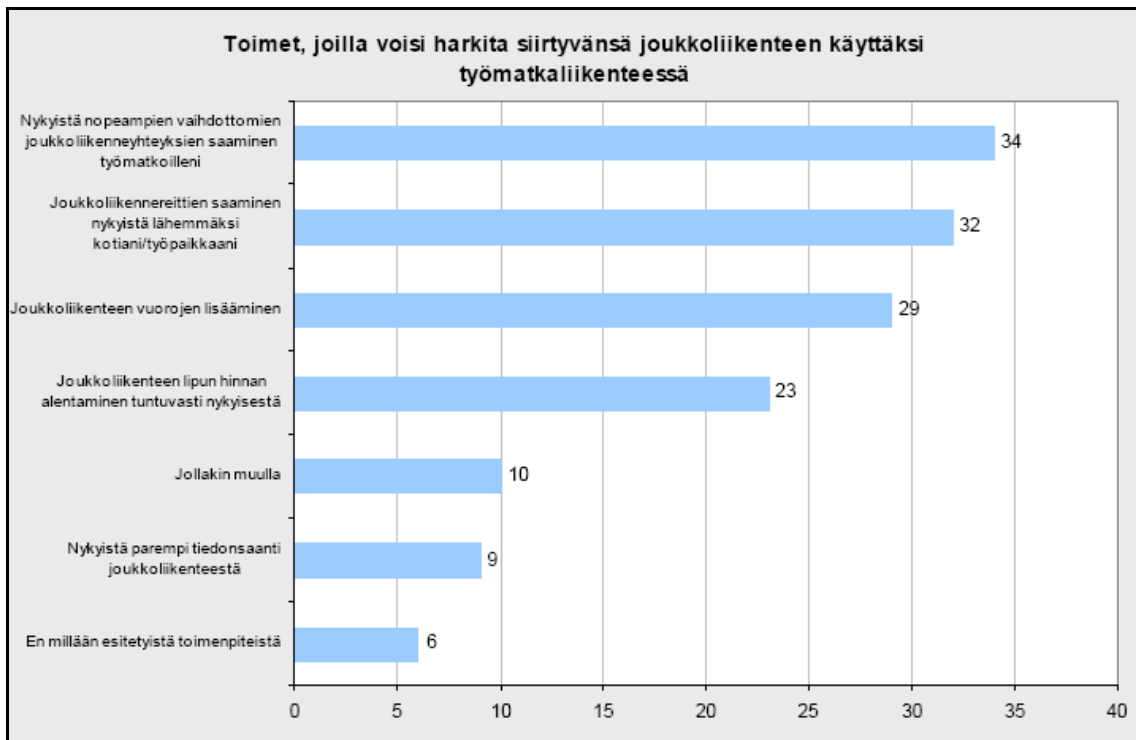


Kuva 9. Liityntäpysäköinnin käyttäjien mainitsemia syitä liityntäpysäköinnin valintaan Helsingin seudulla vuonna 2000 (YTV 2001).

#### 4.5.2 Tutkimuksia kehyskuntien alueella

Vuonna 2006 valmistui Matkahuollon, Tuusulan kunnan ja Linja-autoliiton yhteistyönä Tuusulalipun käyttö- ja markkinointiselvitys. Vaikka tutkimuksen päätavoitteena oli käytönotetun Tuusulalipun käyttäjien profilointi ja liikkumiskäyttäytymisen sekä asiakastyytyväisyyden tutkiminen, oli tutkimuksen osatavoitteena myös selvittää joukkoliikennettä käyttämättömien liikkumistottumuksia, asenteita ja käsityksiä joukkoliikennepalveluista. (Tuusulan kunta 2006.)

Tuusulalipun käyttö- ja markkinointiselvityksessä ei kysytty kohderyhmiltä erityisesti mielipiteitä liityntäpysäköinnin käytöstä. Kuitenkin tutkimuksen yhtenä osana selvitettiin Tuusulassa pääkaupunkiseudulta henkilöautolla työssäkäyvien suhtautumista mahdolliseen työmatkaliikkumiseen joukkoliikenteellä. *Kuvassa 10* on esitetty vastaajien määrät vaihtoehtoisten toimenpiteiden mukaan, kun heiltä kysyttiin niitä toimia, joiden jälkeen heidän siirtymisensä joukkoliikenteeseen olisi mahdollista. Vastausvaihtoehtoja sai valita useampia. (Tuusulan kunta 2006.)



*Kuva 10. Tuusulalipun käyttäjätutkimuksen yhtenä osana kysyttiin joukkoliikennettä käyttämättömien mielipiteitä keinoista, joilla he voisivat siirtyä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kuvan luvut tarkoittavat vastaajamäärää kussakin tapauksessa (Tuusulan kunta 2006).*

Suurin osa työssäkävijöistä edellyttää nykyistä nopeampia joukkoliikenneyhteyksiä ja parempaa joukkoliikenteen saavutettavuutta, jotta he harkitsisivat joukkoliikennettä työmatkaliikennemuotonaan. Kyseisten toimenpiteiden vaikutus työmatkaliikkujan matkaketjun palvelutasoon on vastaava kuin toimivalla liityntäpysäköintimahdollisuudella voitaisiin saavuttaa. Joukkoliikenteen runkolinjan saavutettavuus paranisi ja samalla se vaikuttaisi kokonaismatka-aikaan lyhentävästi. Toisin sanoen laadukas liityntäpysäköintijärjestelmä



voi toimia houkuttimena liikkumistottumuksien muuttamiseksi, jotta potentiaalinen käyttäjä saataisiin siirtymään joukkoliikenteen piiriin.

Porvoossa otettiin syksyllä 2006 käyttöön Katajamäen bussiliikenteen liityntäpysäköinti-alue. Uuden liityntäpysäköintialueen tarkoitus on palvella pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työmatkaliikennettä, sillä noin 5 000 porvoolaista pendelöi päivittäin pääkaupunkiseudulle töihin. Heistä noin 400 kulkee matkan bussilla. Valaistulla alueella on 40 autopaikkaa ja lisäksi 12 pyöräpaikkaa runkolukitusmahdollisuudella. Alueen sijainti kaupungin keskustaan ja sijainti liikennöiviin bussivuoroihin nähden on ihanteellinen, sillä kaikki Porvoon keskustasta Helsingin suuntaan kulkevat kaukoliikenteen vuorot kulkevat uuden liityntäpysäköintialueen vierestä. Aiemmin Porvoossa on ollut vain epävirallista liityntäpysäköintiä muutamissa paikoissa, ja liityntäpysäköintipaikkoja on toivottu Porvoossa pitkään keskustan pysäköintiongelmien vuoksi. (Linna-Varis 2007.)

Muutaman kuukauden toiminnan jälkeen liityntäpysäköintialueella järjestettiin pienimuotoinen käyttäjäkysely, jossa kyselylomakkeet jaettiin pysäköintialueella olleisiin autoihin. Vastaajista 47 % ilmoitti saapuneensa alueelle yli 10 kilometrin päästä. 3-10 kilometrin päästä saapuneita oli 35 % ja alle 3 kilometrin päästä tulleita 18 %. Vastaajista 65 % ilmoitti käyttävänsä aluetta päivittäin, 20 % viikoittain ja loput satunnaisesti. Noin vuoden toiminnan jälkeen alueella ei ole ilmennyt pelättyjä ilkövalta tai väärinkäyttötapauksia. Ensimmäisen vuoden aikana liityntäpysäköintialueen käyttöaste on ollut 90–100%, ja hyvästä vastaanotosta johtuen Porvoon kaupunki suunnittelee alueelle noin 12–16 autopaikan lisäämistä. (Linna-Varis 2007.)

Liityntäpysäköinnin tiedottamisen vaikutuksia työmatkaliikenteen matkaketjuihin tutkittiin vuonna 2004 valmistuneessa Lahden oikoradan liityntäpysäköinnin tiedotusjärjestelmän esiselvityksessä. Työssä selvitettiin vuonna 2006 valmistuneen Oikoradan liityntäpysäköinnin tiedotusjärjestelmän tavoitela sekä liityntäpysäköinnin kysyntää Helsingin ja Lahden välisen moottoritien vaikutusalueella. Liityntäpysäköinnin tiedotusjärjestelmän tavoitteena on suositella Helsingin keskustaan ja sen lähialueille matkustaville siirtymistä liityntäpysäköinnin kautta junaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa matkaketjua. (LVM 2004.)

Päätöksen teon tueksi potentiaalinen liityntäpysäköinnin käyttäjä tarvitsee tiedotuspalveluja. Tilanteita, joissa liityntäpysäköinnin käyttöä voidaan suositella ovat (LVM 2004.):

- liityntäpysäköinnin sisältävä matkaketju on nopeampi ja halvempi muihin matkaketjuihin verrattuna
- Helsingin keskustan pysäköinti- tai ilmanlaatutilanne on huono
- tieliikenteessä on häiriöitä esim. onnettomuuden tai ruuhkan vuoksi
- keliolosuhteet ovat poikkeukselliset
- reitillä on merkittävää häiriötä aiheuttava tietyö

Selvityksen mukaan aluksi tiedotusjärjestelmään kuuluisi automaattisesti reitittävä ja tiedottava internet-palvelu, muuttuvat opasteet ja tiedotustaulut, häiriötilannetiedotus radiossa sekä kiinteät opasteet. Liityntäpysäköinnin ja sen tiedotusjärjestelmän toteuttaminen vähentävät ruuhkautumista ja liikennemääriä, parantavat liikenteen sujuvuutta häiriötilanteissa, lisäävät junien matkustajamääriä noin 650-700 matkustajalla, joista noin 150 ajantasaisen tiedotuksen ansiosta. Poikkileikkaus-liikennemäärinä liityntäpysäköinnin käyttäjät edustaisivat noin 3-7 % Lahden moottoritien liikennemääristä

Mäntsälän kohdalla. (LVM 2004.)

#### 4.5.3 Pyöräily ja liityntäpysäköinti

Pyöräilyä liityntäliikennemuotona tarkasteltiin vuonna 1999 liikenneministeriön teettämässä Pyöräily ja matkakeskukset -selvityksessä. Selvityksen yhtenä osana oli pyöräilijöille suunnatut kyselytutkimukset neljällä matkakeskuspaikkakunnalla (Tampere, Seinäjoki, Lahti ja Hämeenlinna). Tavoitteena oli selvittää liityntäpyöräilyyn liittyviä ominaispiirteitä ja pyöräilijöiden toiveita matkakeskusten kehittämiseen. Tutkimuksen mukaan pyörämatkan pituus asemalle on yleensä 3-4 kilometriä, ja vain harvoin yli 7 kilometriä. Pyöräpaikkoja tulee olla riittävästi tarjolla ja oikea paikkamäärä tulisi suunnitella pyöräilyn huippukauden mukaan. Ahtaat ja täydet pyörätelineet tai pitkä pyöräpaikan etsintään kulunut aika eivät houkuttaneet uusia käyttäjiä. (Liikenneministeriö 1999.)

Tutkimuksen mukaan riittävän määrän lisäksi on panostettava myös pyörien pysäköintipaikkojen laatuun ja sijoitteluun. Pyörät tulisi voida kiinnittää tukevasti rungosta telineisiin, joiden toivottiin olevan myös katettuja. Joka toinen pyöräilijöistä oli valmis maksamaan valvotusta ja lukitusta pysäköintitilasta. Pysäköintipaikkojen on tärkeää sijaita mahdollisimman lähellä lähtölaituria tai pääovea, muuten paikat jäävät helposti käyttämättä. Pitkäaikaisessa pysäköinnissä (työmatkaliikenne) korostuu turvallisuus, kun taas lyhytaikaisessa käytössä (asiointiliikenne) tärkeintä on nopeus ja pysäköintipaikkojen läheinen sijainti. Selkeät pyöräpysäköinnin opasteet taas auttaisivat oikean pysäköintipaikan löytämisessä ja markkinoisivat samalla pysäköintimahdollisuutta. Tutkimuksessa suositeltiin valvottua pyöräpysäköintiä erityisesti asemilla, joissa pyörien varkaudet ja ilkivalta ovat yleisiä ja pysäköityjä pyöriä on erityisen paljon. Pyöräilyllä nähtiin myös olevan tärkeä osa joukkoliikenteen edistämisessä ja ympäristöystävällisen liikennejärjestelmän kehittämisessä. (Liikenneministeriö 1999.)

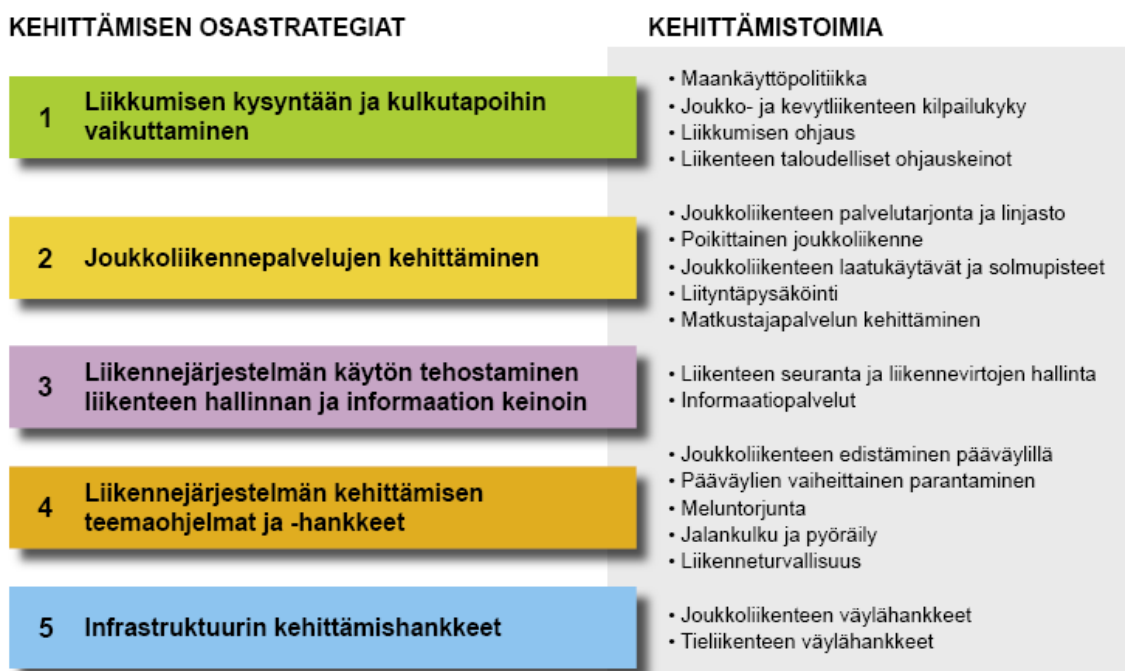
#### 4.6 Tavoitteenasettelu

Liityntäpysäköinnin tavoitteenasettelusta ovat vastanneet yhdessä YTV, pääkaupunkiseudun kunnat, Uudenmaan liitto, liikenne- ja viestintäministeriö, Uudenmaan tieiiri ja Ratahallintokeskus. Vuonna 2003 laadittiin Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategian vuosille 2010 ja 2025. Strategiassa esitettiin tavoitteelliset henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin paikkamäärät vuosille 2010 ja 2025. Lisäksi siinä linjattiin opastuksen, valvonnan ja pyöräpysäköinnin laatutason kehittämistarpeita. (YTV 2003.)

Koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämistyön rungoksi on vuonna 2007 valmistunut Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007. Se on liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva strateginen suunnitelma. Kehittämisstrategian avulla havainnollistetaan pääkaupunkiseudun liikennepoliittista kokonaisnäkemystä ja suuntausta sekä valitaan kehittämisen painopistealueet. *Kuvassa 11* on esitetty PLJ 2007 mukaisen liikennejärjestelmän kehittämisohjelman osastrategiat. Liityntäpysäköinti voi kuulua kehittämistoimiensa puolesta esimerkiksi toiseen tai neljanteen osastrategiaan. Tarjottavia joukkoliikennepalveluja voidaan kehittää sekä polkupyörien että henkilöautojen

liityntäpysäköintiin panostamalla. (YTV 2007a.)

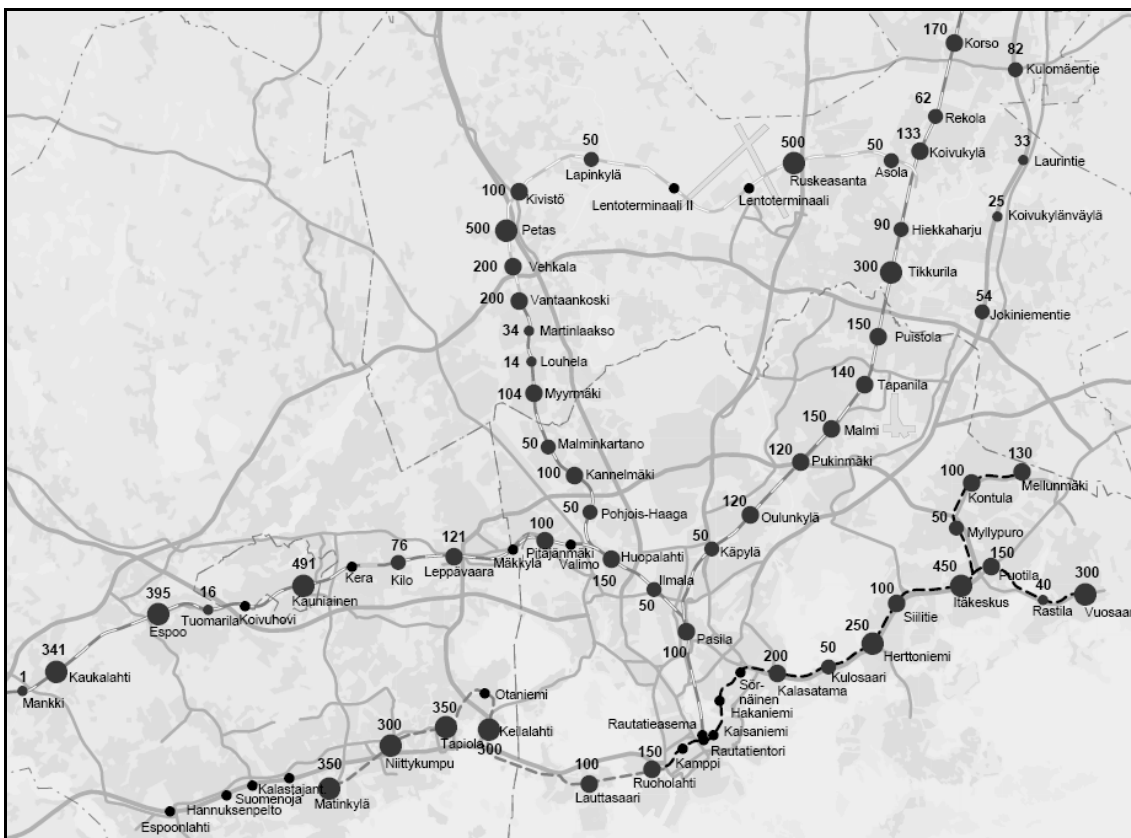
PLJ 2007 mukaiseen liikennejärjestelmän kehittämisohjelmaan hyväksyttiin mukaan liityntäpysäköinnin teemaohjelma, joka on jaettu aloitettavaksi kahdessa vaiheessa: ensimmäinen vaiheen aloitus vuosille 2008–2015 ja toinen vuosille 2016–2030. Koko teema-hankkeen kustannusarvio on 24 milj. euroa, josta pääkaupunkiseudun osuus on 20 milj. euroa. (YTV 2007a.) Liityntäpysäköinnin strategiasuunnitelma perustuu tehtyyn liityntäpysäköintipaikkatarpeen ennusteeseen ja sen pohjalte tehtyyn suunnitelmaan (YTV 2007d).



Kuva 11. PLJ 2007 mukaisen liikennejärjestelmän kehittämisohjelman osastrategiat ja kehittämistoimet (YTV 2007a).

Liityntäpysäköinnin tulevaisuuden paikkatarvetta pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueella arvioitiin vuonna 2002 YTV:n teettämässä selvitystyössä Liityntäpysäköintiennuste vuodelle 2025. Työssä laskettiin liityntäpysäköinnin kysyntä vuodelle 2025 ja samalla tehtiin myös liityntäpysäköinnin kansantaloudellinen kannattavuusarvio. Lähtö-olettamuksena työssä oli, että Helsingin kantakaupungin alueen pysäköintipolitiikka pysyy nykyisen kaltaisena ja että henkilöautojen ruuhkamaksuja ei oteta käyttöön. (YTV 2002a.)

Kuvassa 12 on esitetty laskennan pohjalta tehty liityntäpysäköintiennuste pääkaupunkiseudulle. Laskennallista ennustetta korjattiin kaupunkien omilla arvioilla kysynnästä ja uusien paikkojen realistisista rakentamismahdollisuuksista. Lopulliseksi ennusteeksi vuodelle 2025 saatiin 11 160 liityntäpysäköintipaikkaa, josta pää-kaupunkiseudulle 8 909 ja sen lähialueelle 2 251 liityntäpysäköintipaikkaa. Laskentamalli on suunniteltu vain järjestelmätason tarkasteluja varten, eikä näin ollen ota kantaa yksittäisen liityntäpysäköintialueen mitoitukseen. Lisäksi malli ei ota huomioon yksittäisen aseman paikkatarjontaa, vaan kysyntää voi syntyä joillekin asemille yli todellisen paikkatarjonnan. (YTV 2002a.)



Kuva 12. Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnin kysyntäennuste vuodelle 2025 (YTV 2002a).

Liityntäpysäköinnin kansantaloudellinen kannattavuusarvio vuosille 2002–2032 tehtiin uuden kysyntäennusteen pohjalta. Ennusteen mukaan uusia paikkoja pitäisi rakentaa vuoteen 2032 mennessä 5 900 kpl. Arvioinnissa huomioitiin liityntäpysäköinnin investointikustannusten lisäksi ajoneuvo-, aika-, onnettomuus- ja ympäristökustannukset. Arvio perustui eri kulkutapojen käytöstä johtuviin erilaisiin matkan pituuksiin ja matka-aikoihin. Korkokantana laskelmissa oli 5 % ja investointikustannusten kuoletusaikana 40 vuotta. (YTV 2002a.)

Laskelmien tuloksen saatu liityntäpysäköinnin hyötykustannussuhde on esitetty *taulukossa 1*. Laskelmat tehtiin kolmella vaihtoehtoisella oletuksella joukkoliikenteeseen siirtyvän käyttäjän aiemmasta kulkutavasta. (YTV 2002a) Taulukon luvuista huomataan, että liityntäpysäköinnin järjestäminen on kansantalouden kannalta kannattavaa ( $H/K > 1$ ). Tähän tulokseen päädyttiin kaikilla tutkimuksessa kokeilluilla aiempien kulkutapojen osuuksilla.

*Taulukko 1. Liityntäpysäköinnin hyötykustannussuhde vuosina 2002–2032 (YTV 2002a).*

	Liityntäpysäköintiin siirtyvien aiempi kulkutapa		
(H/K)	75 % henkilöauto 25 % joukkoliikenne	50 % henkilöauto 50 % joukkoliikenne	25 % henkilöauto 75 % joukkoliikenne
Pääkaupunkiseutu	1,64	1,55	1,46
PKS:n lähialue	67,20	44,43	21,65
H/K-suhde	3,33	2,65	1,98

Vuoteen 2020 ulottuva liityntäpysäköintipaikkasuunnitelma pohjautuu liityntäpysäköintipaikkatarpeen ennusteeseen. Tavoitteena suunnitelmassa on, että vuoteen 2020 mennessä pääkaupunkiseudulle rakennetaan 5 900 uutta henkilöautopaikkaa ja 7 800 uutta polkupyöräpaikkaa. Tämän tuloksena pääkaupunkiseudulla olisi noin 12 000 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille ja 14 000 paikkaa polkupyörille. (YTV 2007d.)

## 5 KANSAINVÄLISIÄ KOKEMUKSIA

### 5.1 Ruotsi

#### 5.1.1 Tukholman kaupunki

Suur-Tukholman alueella liityntäpysäköintialueita hallinnoi kaksi eri tahoa: Stockholm Parkering AB ja Storstockholms Localtrafik (SL). Stockholm Parkering hallinnoi noin 20 liityntäpysäköintialuetta Tukholman kaupungin alueella. Se on Stockholm Stadshus konserniyhtiön omistuksessa oleva tytäryhtiö, jonka tehtävänä on järjestää pysäköintipalveluita Tukholman alueella. Liityntäpysäköintialueita varten maan luovuttaa kaupunki ja toteutuksesta vastaa Stockholm Parkering. Keskusta-alueen pysäköintilaitoksista saatavilla tuloilla yhtiö rahoittaa vanhojen laitosten ylläpitoa ja uusien pysäköintitilojen rakentamista. Keskusta-alueen laitamilla sijaitsevien liityntäpysäköintialueiden päivämaksu on tavallisesti 10kr. Tämä maksu edellyttää monilla paikoilla pysäköintialueelle saapumista aamulla klo 5.00–9.00 välillä, muussa tapauksessa pysäköintimaksu on korkeampi. (Stockholm Parkering 2007.)

#### 5.1.2 Tukholman läänin alue

Storstockholms Lokaltrafik on valtion liikelaitos, joka järjestää joukkoliikennepalveluita Tukholman läänin alueella. SL ylläpitää myös lukuisia liityntäpysäköintialueita Tukholman sisääntuloväylien varsilla, yhteensä pysäköintipaikkoja on tarjolla autoilijoille noin 10 000 kpl. Kaikilla alueilla tarjotaan liityntäpysäköintipaikkoja autoilijoille, ja suurella osalla alueista on tarjolla liityntäpaikkoja myös pyöräilijöille. Liityntäpysäköintialueet ovat käyttäjille maksuttomia, ellei pysäköintialueella muuta mainita. Kaikkien pysäköintialueiden sijainnit, ajoneuvopaikkamäärät ja hintatiedot löytyvät käyttäjäystävällisen sähköisen internet-palvelun avulla. SL rahoittaa toimintaansa keräämillään lipputuloilla, verovaroilla sekä mainostuloilla. (SL 2007.)

#### 5.1.3 Ruuhkamaksukokeilu

Vuosina 2005–2006 järjestettiin Tukholmassa laajamittainen ruuhkamaksukokeilu. Kokeilun tarkoituksena oli vähentää liikennemääriä ja näin myös ympäristöhaittoja ruuhkautuneella Tukholman seudulla. Joukkoliikenteen käyttäjien osuutta haluttiin kasvattaa kaupunkiympäristöä kuormittavan yksityisautoilun kustannuksella. (Stockholm City Council 2006.)

Kokeilun ensimmäisessä osassa elokuusta 2005 alkaen lisättiin huomattavasti Tukholman alueen joukkoliikenteen palvelutarjontaa. Uusia vuoroja ja linjoja perustettiin ja uutta raide- ja bussiliikennekalustoa otettiin käyttöön. Erityinen uudistus joukkoliikenteelle oli uusien nopeiden Express-vuorojen käyttöönotto kaupunkialueen säteittäisessä linja-autoliikenteessä. 18 uutta linjaa avattiin kuntakeskusten väliseen liikenteeseen. (Stockholm City Council 2006.)

Kokeilun toisessa vaiheessa tammikuussa 2006 otettiin käyttöön uusi ruuhkamaksu, joka perittiin kaikilta Tukholman keskustan maksualueelle saapuvilta autoilijoilta. Maksukokeilu päättyi elokuussa 2006. Maksun suorittamisen valvontaa varten otettiin käyttöön kameravalvontajärjestelmä, joka tunnistaa maksualueella liikkuvat autot rekisteritietojen perusteella. Maksu kerättiin vain ruuhka-aikoina (ei iltaisin eikä viikonloppuisin) ja tietyt ympäristöystävälliset ekoautot on myös vapautettu ruuhkamaksusta. (Stockholm City Council 2006.)

Kokeilun yhtenä osana toteutettiin liityntäpysäköintikapasiteetin selvä lisääminen Tukholman alueella. Uusia liityntäpysäköintipaikkoja rakennettiin yhteensä lähes 2 900 kpl (SL 1830 autopaikkaa, Stockholm Parkering 1050 autopaikkaa). Osa lisäpaikoista tehtiin kokonaan uusille liityntäpysäköintialueille, ja osassa tapauksista vain lisättiin vanhan liityntäpysäköintialueen kapasiteettia. Uudistusten jälkeen vuonna 2006 liityntäpysäköintipaikkoja autoilijoille oli Tukholman alueella yhteensä noin 12 850 kpl. Myös pyöräilijöille tarkoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja lisättiin osalla liityntäalueista kokeilun yhteydessä. (Trivector 2006.)

Ruuhkamaksukokeilun aikana myös Stockholm Parkeringin liityntäpysäköintipaikkoja sai käyttää ilmaiseksi, mikäli matkustaja oli hankkinut itselleen SL:n joukkoliikenneliipun. Liityntäpysäköinnin käyttäjämääriä tutkittiin ruuhkamaksukokeilun yhteydessä ennen ja jälkeen tutkimuksilla. Vuoden 2005 keväästä vuoden 2006 kevääseen liityntäpysäköijien määrä kasvoi keskimäärin noin 23 % kuukautta kohden laskettuna. Tämä tarkoitti yli 1800 käyttäjää lisää liityntäpysäköintiin. Kuitenkin liityntäpysäköintialueiden käyttöaste pysyi ennallaan tai hieman jopa laski ruuhkamaksukokeilun aikana verrattuna tilanteeseen ennen ruuhkamaksukokeilua. Keväällä 2005 liityntäpysäköintialueiden käyttöaste oli 78 % ja keväällä 2006 käyttöaste oli 74 %. (Trivector 2006.)

Ennen Tukholman ruuhkamaksukokeilua arveltiin, että ruuhkamaksun käyttöönotto lisää liityntäpysäköijien määrää. Tämä oletamus osoittautui oikeaksi ja uudet pysäköintialueet saivat hyvän vastaanoton autoilijoilta. Tosin Tukholman ruuhkamaksukokeilun tuloksena huomattiin, että liityntäpysäköinnin käyttäjämäärän vaikutti enemmän lisäpaikkojen rakentaminen ja joukkoliikenneyhteyksien parantaminen, kuin varsinainen ruuhkamaksun periminen autoilijoilta. Tämä huomattiin vertailtaessa kevään 2005, syksyn 2005 ja kevään 2006 liityntäpysäköijien määrää toisiinsa. (Stockholm City Council 2006.)

Etukäteen tehdyt olettamukset siitä, että ruuhkamaksun käyttöönotto vähentäisi keskustan alueen pysäköintilaitosten käyttöä, eivät osoittautuneet oikeiksi. Tutkimuksessa mukana olleilla kahdeksalla pysäköintilaitoksella ei huomattu merkittäviä muutoksia pysäköijien määrässä ruuhkamaksukokeilun aikana. (Trivector 2006.)

Ruuhkamaksukokeilun tulokset ylittivät lopulta kaikki ennakko-odotukset. Yksityisautoilu väheni Tukholman kantakaupungin alueella noin 20 prosenttia maksun seurauksena. Ruuhkamaksu haluttiin lopulta vakinaistaa ja vuoden 2008 alusta alkaen on Tukholmassa ollut käytössä pysyvä ruuhkamaksujärjestelmä. Ruuhkamaksua peritään arkipäivinä kello 6.30–18.30 välisenä aikana kaikilta maksualueen rajan ylittäviltä autoilijoilta. Maksun suuruus on 10–20 kruunua (noin 1,10–2,20 euroa) ylitykseltä, kuitenkin niin, että maksimisumma päivässä on 60 kruunua (noin 6,50 euroa). Lisäksi ympäristöystävällisiksi luokiteltavat autot on toistaiseksi vapautettu maksusta. (Talous-sanomat 2008.)

#### 5.1.4 Göteborg

Ruotsalaisessa IMPULS -projektissa Göteborgissa tutkittiin sähköisten infotaulujen vaikutusta liityntäpysäköinnin käyttäjien mielipiteisiin ja käyttäytymiseen. Projektin tarkoituksena oli antaa reaaliaikaista matka-aikatietoa eri kulkutavoilla Göteborgin keskustan suuntaan ajaville autoilijoille. Matka-aikatiedot omalla autolla ajaen tai oman auton ja junan yhdistelmää käyttäen näytettiin tienvarteen sijoitetusta infotaulusta. (Vägverket 2000.)

Tienvarren infotaulusta ohiajava kuljettaja pystyi nopeasti vertaamaan eri kulkutapoja toisiinsa matka-ajan perusteella ja pystyi myös valitsemaan kulloinkin itselleen sopivimman kulkutavan. Tutkimukseen sisältyi tienkäyttäjien haastattelututkimus, jossa kysyttiin muun muassa kylttien vaikutusta kulkumuodon valintaan. Tulosten mukaan yksi kolmasosa vastaajista oli sitä mieltä, että kylttien tarjoama viesti lisää heidän joukkoliikenteeseen siirtymistään. (Vägverket 2000.)

## 5.2 Saksa

Saksassa liityntäpysäköinnillä on pitkät perinteet, jotka juontuvat aikaisin alkaneista autoliikenteen räjähdysmäisen kasvun aiheuttamista ongelmista. Ensimmäiset liityntäpysäköintialueet otettiin käyttöön 1960-luvulla. Saksassa liityntäpysäköinnin kehittäminen ja laajentaminen kuuluu osaksi joukkoliikennejärjestelmää yhtenä sen alajärjestelmänä. Liityntäpysäköintiä järjestetään pysyvästi, osa-aikaisesti, tilapäisesti ja myös kaukoliikenneasemien yhteyteen. Suurkaupunkimaisiin olosuhteisiin soveltuu parhaiten pysyvä liityntäpysäköinti, sillä noin 80 % käyttäjistä on työmatkalaisia. (YTV 1996b.)

Monissa saksalaisissa tutkimuksissa on selvitetty liityntäpysäköinnin ja keskustan välisen etäisyyden vaikutusta pysäköintilaitosten käyttöasteeseen. On havaittu, että tiettyyn pisteeseen asti käyttöaste kasvaa keskustasta ulospäin mentäessä. Esimerkiksi Münchenissä liityntäpysäköintilaitoksen ja keskustan välisen etäisyyden ollessa noin 30 kilometriä, on liityntäpysäköintimatkojen suhteellinen osuus kaikista pendelöintimatkoista suurimmillaan. Liityntäpysäköintilaitosten kansantaloudellisten hyötykustannussuhteiden riippuvuutta laitosten sijaintiin nähden on myös tutkittu Saksassa. Tutkimuksissa on todettu, että laitoksen etäisyyden keskustasta jäädessä alle 6 kilometriin, hyötykustannussuhde jää negatiiviseksi. Hyötykustannussuhde on yli kolmen, jos laitoksen ja keskustan välinen etäisyys on yli 30 kilometriä. (YTV 1996b.)

Saksassa on panostettu voimakkaasti pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämiseen. Nord-rhein Westfalenin alueella rautatieasemille on rakennettu 100 pyöräilykeskusta eri kaupunkeihin aluehallinnon rahoittamana. Asukkaat ajavat työmatkansa aluksi pyörällä asemalle, jättävät pyörän säilytykseen ja nousevat vierestä liikennöivään junaan kohti keskustaa. Esimerkiksi Münsterin kaupungissa, jossa asukkaita on 270 000, avattiin vuonna 1999 julkisen rahoituksen avulla pyöräilykeskus, joka on jo nyt siirtynyt itsenäiseen rahoitukseen. Pyöräilijöitä on yritetty rohkaista käyttämään liityntä-pysäköintiä tarjoamalla pyörille mukavat ja turvalliset säilytystilat. Münsterin pyöräily-keskuksessa (kuva 13) toimii paikallinen polkupyöräliike, joka tarjoaa asiakkaille mm. pyörien korjaus-, vuokraus- ja pesupalveluita. Keskuksen maksimi-kapasiteetti on noin 3 300



pyöräpaikkaa, joista on käytössä päivittäin noin 3 000 paikkaa. Säilytyspaikkojen käyttöaste vaihtelee jonkin verran vuodenaikojen mukaan. (Gust 2005.)



Kuva 13. Saksassa Münsterin kaupungissa toimii monipuolinen 3 300 pyöräpaikkaa käsittävä pyöräilykeskus (Gust 2005).

Münchenissä aloitettiin liityntäpysäköinnin kehittäminen toden teolla 1990-luvun puolessa välissä. 2,9 miljoonan asukkaan metropolialueella yksi keino hillitä autoliikenteen ruuhkia oli uusien liityntäpysäköintialueiden käyttöönotto. Vuonna 1994 Fröttmaningissa keskustaan johtavan A9-moottoritien varrella otettiin käyttöön 1270 henkilöautopaikkaa ja 80 linja-autopaikkaa käsittävä pysäköintilaitos. U-Bahn -juna kulkee pysäköintialueelta keskustaan 5-10 minuutin vuorovälillä ja matka sillä kestää noin 15 minuuttia. (Urban Transport Technology 2007.)

Münich COMFORT -projektin (Cooperative Transport Management Munich project) yhtenä osana otettiin Fröttmaningissa käyttöön muuttuvat liityntäpysäköinnin informaatiotaulut vuonna 2002. Kolmella taululla (kuva 14) tarjottiin autoilijoille tietoa vapaana olevien pysäköintipaikkojen määrästä, lisätietoa seuraavien junien aikatauluista ja varoituksia mahdollisista liikenneneruuhkista ja -häiriöistä. Itse pysäköintilaitoksessa autoilijat ohjattiin lähimmälle vapaalle pysäköintipaikalle dynaamisella opastusjärjestelmällä. (Urban Transport Technology 2007.)



Kuva 14. Kolme muuttuvaa liityntäpysäköinnin informaatiotaulua otettiin käyttöön Münchenissä A9-moottoritiellä vuonna 2002 (Urban Transport Technology 2007).

Järjestelmän käyttöönoton jälkeen käyttäjille tehtiin laaja tutkimus, jolla pyrittiin helpottamaan järjestelmän teknisen toimivuuden arviointia. Tulosten mukaan uudella informaatiojärjestelmällä oli selvästi positiivinen vaikutus, ja suurin osa käyttäjistä ilmoittikin sen pääasialliseksi syykseen vaihtaa joukkoliikenteeseen. Kokonaisuudessaan Fröttmaningin järjestelmän vastaanotto ylitti reilusti odotukset. (Urban Transport Technology 2007.)

Liityntäpysäköinnin rahoitus jaetaan Saksassa tavallisesti osavaltion, valtion ja kaupungin kesken rahoitusosuuksien ollen 50–60%, 30–40% ja 10 % vastaavasti. Dickinsin (1991) mukaan hankkeista tehdään tarkat kustannusarviot ennen kuin julkinen toteutuslupa niille voidaan myöntää.

### 5.3 Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa liityntäpysäköinti on viimeisen 15 vuoden aikana saanut merkittävää tukea valtion johdolta ja lukuisia uusia järjestelmiä on otettu käyttöön ympäri maata. Kesällä 2000 hallitus ilmoitti uudessa 10-vuotissuunnitelmassaan koko maan

tavoitteeksi ottaa vuoteen 2010 mennessä käyttöön 100 uutta liityntäpysäköintialuetta (Department for Transport 2007). Liityntäpysäköinti liitetään Isossa-Britanniassa tavallisesti bussiliikenteeseen, mutta myös junaan ja raitiovaunuun perustuvia järjestelmiä on maassa käytössä (Woods 2006). Yhteensä järjestetty liityntäpysäköintimahdollisuus on tarjolla 60 kunnassa tai kaupungissa ja yhteensä koko maassa tehdään yli 46 miljoona liityntäpysäköintimatkaa vuodessa (TAS 2007).

Perinteisesti bussiliikenteeseen perustuva liityntäpysäköinti on Isossa-Britanniassa järjestetty muusta joukkoliikennejärjestelmästä erillisenä järjestelmänä. Raide-liikenteessä runkolinjalla on voi olla useita asemapaikkoja, kun taas bussilla liikennöitävä liityntäpysäköintilinja kulkee yleensä kahden pysäkin väliä lähtöpaikasta keskustaan ja takaisin. Yli 97 prosenttia bussiliikenteen liityntäpysäköintimatkoista tehdään erillistä liityntäpysäköintilinjaa käyttäen. (TAS 2002.)

Isossa-Britanniassa liityntäpysäköintiä on tutkittu paljon. Vuonna 2003 tehdyssä laajas- sa tutkimuksessa selvitettiin liityntäpysäköintialueiden etäisyyttä kaupungin keskustas- ta. Mukana tutkimuksessa olivat kaikki maan bussiliikenteeseen perustuvat liityntä- pysäköintialueet. Alueiden keskimääräiseksi etäisyydeksi keskustasta saatiin 2–3 mailia (3-5 kilometriä). Lisäksi huomattiin, että vuoden 2000 jälkeen käyttöönotetuista alueista vain yksi on alle 4 mailin päässä keskustasta. *Kuvassa 15* on esitetty tutkimuksessa mukana olleiden liityntäpysäköintialueiden etäisyysjakauma keskustasta. (Department for Transport 2007.)

<b>Park and ride in Great Britain</b>	
<b>Distance from the centre (miles)</b>	<b>Number of sites</b>
Up to 0.5	1
0.5 to 1	9
1 to 1.5	19
1.5 to 2	16
2 to 3	30
3 to 4	18
4 to 5	3
6 to 7	1
Over 10 miles	2

*Kuva 15. Liityntäpysäköintialueiden etäisyys keskustasta. Luvuissa ovat mukana kaikki Ison-Britannian bussiliikenteeseen pohjautuvat liityntäpysäköintialueet (Department for Transport 2007).*

Myös liityntäpysäköinnin erilaisiin maksutapoihin perustuvista järjestelmistä on ole-

massa tutkimustietoa. Isossa-Britanniassa on käytössä kolme erilaista maksujärjestelyä, jolla liityntäpysäköinnin käyttäjää veloitetaan matkasta. Veloitus voi tapahtua pelkästään bussimatkasta, pelkästään pysäköinnistä tai molemmista yhtä aikaa. Noin 80 prosenttia liityntäpysäköintialueista käyttää bussiveloitusta, 15 prosenttia ajoneuvokohtaista pysäköintiveloitusta ja loput molempia maksutapoja. (Department for Transport 2007.) Tutkimuksissa on todettu, että ajoneuvokohtaista veloitusta käytettäessä alueelle saapuvien henkilöautojen keskimääräinen kuormitus on 2,8 henkilöä, kun taas henkilökohtaista veloitusta käytettäessä keskimääräinen kuormitus on ollut 1,8 henkilöä ajoneuvoa kohti (Häyrynen 2005).

Pienessä Shrewsburyn kaupungissa (noin 100 000 asukasta) läntisessä Englannissa on kolme liityntäpysäköintialuetta ja niissä yhteensä 2000 henkilöautopaikkaa. Kaupunki on halunnut lisätä keskusta-alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä vähentämällä asukkaidensa riippuvuutta yksityisauton käytöstä. Kolme hyvän palvelutason bussilinjaa liikennöi liityntäpysäköintialueilta 10 minuutin vuorovälillä. Liityntäpysäköinti on maksullista, mutta maksun suuruutta on myös jouduttu korottamaan viime vuosina useaan otteeseen jopa lähelle keskustan pysäköintitaksia. Tutkimuksissa on havaittu, että matkustajat ovat melko joustamattomia hinnan muutoksille, ja pysäköintialueiden käyttöaste on vähentynyt hitaasti. Samalla myös keskustan pysäköintipaikkatarjonta on lisääntynyt. (Woods 2006)

Rahoitus liityntäpysäköintihankkeiden investointeihin on Isossa-Britanniassa saatu normaalisti projektirahoituksena valtion hallinnolta. Tukeen on sisällytynyt terminaalialueen rakennuskustannukset ja joukkoliikenne-etuksien vaatimat toimenpiteet tieverkolle. Alueiden toiminnan ylläpitämiseen käytetään aluksi saatavan tuki-raham lisäksi yhtä tai useampaa seuraavista pitkäkestoisista tulolähteistä (TAS 2002):

- pysyvä valtionrahoitus
- korvamerkitty tuki, joka saadaan esimerkiksi keskustan pysäköintiverosta
- subvention poisto ja korvaaminen myöhemmin toiminnallisesta ylijäämästä
- liikennöintisopimus, joka tarjoaa parempia tuotto-odotuksia operaattorille, mikäli se on valmis hyväksymään väliaikaiset tappiot

Liityntäpysäköinnin rahoitusjärjestelmä on saanut Isossa-Britanniassa osakseen myös moitteita. Valtion tuettua liityntäpysäköintiä sekä investoinneissa että toiminnan pyörittämisessä, ollaan tultu tilanteeseen, jossa liityntäpysäköinnin käyttäjät saavat itse asiassa matkaansa kohden enemmän tukea kuin tavallisen joukkoliikenteen käyttäjät. Toisaalta tämä on tarkoittanut sitä, että liityntäpysäköinti on tullut käyttäjän kannalta houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi kuin koko matkan tekeminen joukkoliikenteellä. (CPRE 1998.) Liityntäpysäköinnin suosimisesta viranomaisten taholta kertoo osaltaan myös se, että monin paikoin liityntäpysäköintilinjoja alun perin palvelleet korkeampi-luokkainen linja-autokalusto on sittemmin käytettynä siirretty palvelemaan paikalliseen joukkoliikenteeseen (Department for Transport 2007).

Viimeisimmät liikennejärjestelmää koskevat suunnitelmat osoittavat, että monin paikoin ollaan etsimässä potentiaalisia alueita uutta liityntäpysäköintiä varten ja kehittämässä keinoja nykyisen järjestelmän tehokkaampaa käyttöä varten. Esimerkiksi Leicesteriin ollaan perustamassa sekä kolmea uutta liityntäpysäköintialuetta (2500 autopaikkaa) että ottamassa käyttöön bussikaistat ja joukkoliikenteen liikennevaloetuuudet keskustaan johtavilla väylillä (Department for Transport 2007).

## 5.4 Yhdysvallat

Yhdysvalloissa liityntäpysäköinti liitetään tavallisesti yleiseen bussiperustaiseen joukkoliikenteeseen. Julkinen sektori osallistuu liityntäpysäköintipalvelun ylläpitämiseen hoitamalla joukkoliikenteen koordinoinnin ja huolehtimalla informoinnista (Woods 2006). Eri osavaltioissa on käytössä hieman toisistaan poikkeavia liityntäpysäköintijärjestelmiä, mutta pääperiaatteet ovat yleensä samat kaikkialla. Tässä työssä on tuotu esille muutamia Yhdysvalloissa viime vuosina tehtyjä tutkimuksia ja liityntäpysäköinti-hankkeita.

Esimerkiksi Connecticutin, Oregonin ja San Franciscon osavaltioissa on käytössä järjestelmä, jossa liikenneministeriö tai paikallishallinto ylläpitää tietokantaa yleisistä henkilöautojen pysäköintialueista, joita on mahdollisuus käyttää myös liityntäpysäköintiin. Nämä epäviralliset liityntäpysäköintialueet voivat olla vaikka kirkkojen, teollisuusalueiden tai ostoskeskusten yhteydessä, missä yleinen bussi- tai junaliikenne toimii lähellä aluetta. Esimerkiksi San Franciscossa oli vuonna 2006 merkitty tietokantaan 150 liityntäpysäköintiin soveltuvaa yleistä pysäköintialuetta, joiden pysäköintipaikkamäärä vaihteli 10 autopaikasta yli 3200 autopaikkaan. Tavallisesti alueet sijaitsevat suurkaupunkien läheisyydessä ja pääosalla alueista pysäköinti on maksutonta. Osalle alueista on järjestetty ylläpito ja opastus tieverkolta kertomalla liityntäpysäköinnin olevan sallittua. (Woods 2006.)

Yksi liityntäpysäköinnin malli, jota Yhdysvalloissa on sovellettu, on ”kaukopysäköinti” (*Peripheral Parking*). Tällöin ajoneuvo jätetään ydinkeskusta-alueen ulkopuolelle, jossa pysäköinti on halvemmin hinnoiteltu, mutta joka on kuitenkin riittävän lähellä työpaikka-alueita, jotta käyttäjät voivat kävellä lopulliseen määränpäähänsä tai kulkea lyhyen loppumatkan joukkoliikenteellä. Ensimmäiset kokeilut tästä suoritettiin jo 1970-luvulla, ja siitä lähtien malli on ollut käytössä mm. Cincinnatiassa, Clevelandissa, San Diegossa ja Atlantassa. (Woods 2006.)

Yhdysvalloissa on toteutettu viime vuosina laajoja vanhojen liityntäpysäköintialueiden kunnostusprojekteja osana joukkoliikenteen kehittämisohjelmia. Vanhoja liityntäpysäköintialueita, joista osa pieniä, mutta pääosa laajoja jopa tuhansien autopaikkojen pysäköintikenttiä, on haluttu tehokkaampaan käyttöön ja suunniteltu kokonaan uusiksi. Merkittävillä saneeraustoimilla on haluttu erityisesti lisätä asemien lähiympäristön viihtyisyyttä sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Samalla on saatu lisää palveluita asemien yhteyteen, sillä uutta rakennusala on syntynyt järjestelemällä vanha maankäyttö tehokkaammalla tavalla. (UNC 2003.)

Täysin ongelmitta eivät liityntäpysäköintialueiden saneeraushankkeet ole kuitenkaan edenneet. Joukkoliikenteen suunnittelijat ovat joutuneet liityntäpysäköintialueiden tapauksissa pohtimaan sitä, edistääkö liityntäpysäköintiin panostaminen myös joukkoliikenteen kehittämistä. Suunnittelijat ovat arvelleet liityntäpysäköinnin lisääntyvän tarjonnan sulkevan joukkoliikenteen potentiaaliset toimimismahdollisuudet joiltain asuinalueilta. Lisäksi liityntäpysäköinti luo uutta ajoneuvoliikennettä asema-alueiden läheisyyteen. Vastakohtana näille näkemyksille on monin paikoin yleistynyt ajattelumalli, jossa liityntäpysäköintiin käytettyä maa-aluetta voidaan pitää taloudellisena sijoituksena. Pitkällä aikavälillä maankäytön paineet asemien läheisyydessä kasvavat, ja tarpeen tullen julkinen sektori voi luopua osasta maa-alasta nykytilannetta parempaan hintaan. Tämän lisäksi liityntäpysäköinnin uskotaan tuovan julkiselle sektorille ja

muille sidosryhmille myös muita hyötyjä. (UNC 2003.) *Taulukossa 2* on esitetty Yhdysvalloissa käytettyjä perusteita liityntäpysäköinnin yhteiskäytön kehittämiseksi.

*Taulukko 2. Yhdysvalloissa käytettyjä perusteita liityntäpysäköintialueiden saneeraukselle yhteiskäyttöön (UNC 2003).*

<p style="text-align: center;"><b>Perusteluja liityntäpysäköintialueiden muuttamiselle yhteiskäyttöisiksi pysäköintialueiksi.</b></p> <p>Liityntäpysäköintialueiden yhteiskäyttö</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- edistää joukkoliikenteen kehittämistä</li> <li>- tuottaa lisätuloja liikennöitsijälle</li> <li>- mahdollistaa investointien ja resurssien paremman kohdentamisen pääasiallisten palveluiden kehittämiseen</li> <li>- vähentää maankäytön hajauttavaa vaikutusta, tiivistää kaupunkirakennetta ja vapauttaa maata muulle maankäytölle</li> <li>- vähentää liikennesuuhkia ja meluhaittoja</li> <li>- lisää asuinkiinteistöjen arvoa liityntäpysäköintialueiden läheisyydessä</li> <li>- houkuttelee alueelle lisää yksityisiä palveluja pysäköinnin yhteiskäytöstä saatavien taloudellisten hyötyjen vuoksi.</li> </ul>
--

Vastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä jakautuu eri toimijoille eri tavalla tapauksesta riippuen. Tavallisesti joukkoliikenneviranomaisen (transit agency) vuokraa tarvittavan maa-alueen ja hoitaa liityntäpysäköintialueiden sekä joissain tapauksissa myös ympäröivän taajama-alueen yleissuunnittelun. Maan vuokraus on yleisempää kuin sen myyminen, sillä näin voidaan varmistaa jatkossa paremmat vaikutusmahdollisuudet alueen päätöksenteossa. Usein saneeraushankkeiden tavoitteena on luoda aseman yhteyteen yhteiskäyttöisiä palvelualueita, joissa samalla tontilla voi olla useita palveluita (esimerkiksi päivittäistavarakauppa, päiväkotia, kirjasto) liityntäpysäköinnin lisäksi. Yhteistyön osapuolina hankkeissa voivat olla kunnalliset organisaatiot, liikenne-ministeriö, paikalliset kiinteistövirastot, yksityiset rakennuttajat ja paikalliset kehitystoimikunnat. Onnistuneen sidosryhmien välisen yhteistyön merkityksen on havaittu olevan suuri saneeraushankkeiden lopulliselle onnistumiselle. Mahdollisia liityntäpysäköintihankkeiden rahoituslähteitä ovat liittovaltion hankeapurahat, yksityiset sijoittajat, joukkoliikenneviranomaisen rahoitus, paikallishallinnon määrärahat, piirikuntien liikennevirastojen tuki tai julkisessa omistuksessa olevan maan vuokra- tai myyntitulot. (UNC 2003.)

Vuonna 2004 National Center of Transit Research teki tutkimuksen liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytön taloudellisista vaikutuksista. Aikaisemmin yhteiskäytön vaikutuksia on tutkittu hyvin vähän. Joukkoliikenneviranomaiset ovat pitäneet yhteiskäytön hyötyjä molemminpuolisina, mutta yhteiskäytössä mukana oleva palvelun-

tarjoaja on nähnyt yhteiskäytöstä olevan monia haittoja, kuten lisääntyneet kustannusvastuut ja ilkeilytapaaukset sekä vapaiden asiakaspaikkojen väheneminen. Hyötyjä ei ole kunnolla tunnistettu tai pystytty osoittamaan. Käyttäjille suunnatussa haastattelututkimuksessa oli mukana seitsemän yhteiskäyttöistä liityntäpysäköintialuetta, kaksi ison liikekeskuksen ja loput viisi aluetta pienempien kauppojen yhteydessä. (Wambalaba 2004.)

274 vastaajan antamista tuloksista selvisi, että yhteiskäyttömahdollisuus vaikutti asiakkaiden kulutustottumuksiin. Peräkkäisinä päivinä liityntäpysäköintialuetta käyttäneistä vastaajista noin 40 prosenttia kävi samalla myös ostoksilla, eikä osuus riippunut kaupakeskuksen koosta. 43 prosenttia vastaajista kertoi, etteivät olisi tehneet lainkaan ostoksia tai olisivat tehneet ostoksensa muualla, mikäli liityntäpysäköintimahdollisuutta ei olisi ollut. Kokonaisuudessaan 69 prosenttia pienempien ja 44 prosenttia suurempien ostoskeskusten liityntäpysäköinnin käyttäjistä kävi pysäköinnin yhteydessä ostoksilla vähintään kerran viikossa. Yli 83 prosenttia tutkimukseen vastaajista piti liityntäpysäköintimahdollisuutta heille erittäin hyödyllisenä, 14 prosenttia hyödyllisenä ja vain 3 prosenttia hyödyttömänä. Tutkimuksen loppupäätelmänä todettiin, että liikkeillä on mahdollisuudet hyötyä taloudellisesta siitä, että lähtevät mukaan liityntäpysäköinnin yhteiskäyttöön. Lisäksi todettiin, että liikennesuunnittelijat pystyvät niin halutessaan tarjoamaan tutkimustuloksia molempien osapuolien taloudellisista hyödyistä yhteiskäyttöä suunniteltaessa. (Wambalaba 2004.)

1990-luvun puolivälin jälkeen toteutetut yhteiskäyttöiset liityntäpysäköintihankkeet ovat poikenneet monelta osin aikaisempien vuosien toteutuksista. Uudempana suuntauksena ovat olleet suurempi pysäköintipaikkatarjonta (yli 200 autopaikkaa) ja asema-alueiden monipuolisemmat kaupalliset palvelut. Laadullisia menestystekijöitä nykyaikaisilla liityntäpysäköintialueilla ovat olleet esimerkiksi esteettömämpi näkyvyys, parannetut valaistusjärjestelmät sekä lisääntyneet aktiviteetit alueiden yhteydessä, jotka parantavat käyttäjien turvallisuutta. Uudet monipuoliset liikekeskukset pysäköintialueiden yhteydessä houkuttelevat myös paremmin asiakkaita kuin perinteiset vaatimattomat muutaman liikkeen ostoskeskukset. (Metropolitan Council 2004.)

Toisaalta on tutkimustuloksia, joiden mukaan yhteiskäyttöisten liityntäpysäköintialueiden käyttöaste on pienempi kuin varsinaiseen liityntäpysäköintiin suunnitelluilla alueilla. Tätä voidaan jossain tapauksissa selittää yhteiskäyttöisten alueiden liikenteellisesti huonommalla sijainnilla tai sillä, etteivät alueet ole niin selvästi näkyvillä ja tunnistettavissa. Käyttöasteiden erot voivat johtua myös niiden laskennallisista hankaluuksista. (TRB 2004.)

## 5.5 Tulosten vertailu ja siirrettävyys

Liikennejärjestelmäsuunnittelun erilaiset lähtökohdat ja tavoitteet ovat johtaneet siihen, että eri maiden järjestelmät ja käytännöt poikkeavat toisistaan. Yleisestä linjasta poiketen Isossa-Britanniassa liityntäpysäköinti on alusta asti suunniteltu omaksi järjestelmäseen, vaikka sen tavoitteet ovat olleet yhteneviä muiden maiden kanssa: keskusta-alueen henkilöautojen määrän vähentämiseksi ja kaupunkikuvan kohentamiseksi. Yhdysvalloissa 1980-luvulla ja aikaisemminkin perustetut suuret, jopa tuhansien autojen liityntäpysäköintikentät ovat viime vuosina joutuneet uudemman tarkastelun alle, ja monet niistä on suunniteltu uudelleen tehokkaamman maankäytön järjestämiseksi. Euroopassa

liityntäpysäköintiin on panostettu sekä uusia alueita perustamalla että vanhojen alueiden toimintaa tehostamalla.

Liityntäpysäköintijärjestelmän lopullinen menestys ei ole helposti kopioitavissa paikasta toiseen. Jossain toimiva ratkaisu ei välttämättä toimikaan enää naapurissa. Moniulotteisessa toimintaympäristössä ei voida saavuttaa lopputulokseltaan kahta täysin samanlaista toteutusta, vaan paikallisten osatekijöiden yhteisvaikutus muokkaa järjestelmästä aina omanlaisensa.

Münchenissä kokeiltiin vuonna 1998 onnistuneesti uutta liityntäpysäköinnin sähköistä informaatiojärjestelmää. Vastaavaa järjestelmää kokeiltiin samoihin aikoihin myös Amsterdamissa. Vaikka myös Amsterdamin järjestelmästä saatiin rohkaisevaa palautetta, eivät käyttäjät osanneet täysin hyödyntää uutta palvelua. Tutkimuksissa syyksi paljastuivat puutteet käyttäjien etukäteisinformoinnissa, sillä monet autoilijat luulivat, että P+R tarkoittaa Park+Restaurant. (McLean et al. 1998.)

Suomessa pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintijärjestelmä muistuttaa eniten Keski-Euroopassa yleisesti käytössä olevia järjestelmiä. Järjestelmä toimii osana muuta joukkoliikennejärjestelmää ja liityntäpysäköinnillä pyritään tukemaan joukkoliikenteen kehitystä. Pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköintipaikkoja tarjotaan sekä juna-, metro- että bussiliikenteen yhteydessä, mikä on tavallista eurooppalaiselle suurkaupunkialueelle. Autonomistus, joukkoliikenneverkon palvelutaso ja kattavuus sekä yleiset sosioekonomiset tekijät huomioiden ollaan Suomessa liityntäpysäköinnin taustatekijöiden suhteen hyvin lähellä eurooppalaista keskiarvoa. Suhteellisen hajaantunut maankäyttö on suomalaisen kaupunkiympäristön ominaispiirre, jota ei väestötiheydeltään huomattavasti suuremmista maista löydy. Se voi olla joukkoliikennejärjestelmän suunnittelulle haaste, mutta voi samalla luoda perusteita liityntäpysäköintijärjestelmälle.



## 6 ASIANTUNTIJAHAASTATTELUT

### 6.1 Haastattelujen tarkoitus ja toteutus

Jotta liityntäpysäköinnin nykytilan määrittäminen olisi mahdollisimman luotettavalla pohjalla, on välttämätöntä, että monia toimijaosapuolia koskettavaa aihepiiriä voidaan peilata myös toimijoiden omien näkemysten kautta. Asiantuntijahaastattelut päätettiin ottaa mukaan tutkimukseen, jotta saataisiin mahdollisimman hyvä kuvaus pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin todellisesta tilasta ja kehitysnäkymistä. Tutkimuksen tavoitteiden kannalta on edullista, että haastateltavien otos ei jää liian pieneksi, vaan että nykyiset ja tulevaisuuden potentiaaliset liityntäpysäköinnin toimijatahot mielipiteineen tulevat kuulluiksi haastatteluissa. Haastattelun tuloksia voidaan lopulta verrata aiempaan tutkimustietoon ja muuhun aineistoon, jota liityntäpysäköinnin kirjallisuusselvityksessä on käsitelty.

Asiantuntijahaastattelut toteutettiin puolistrukturoituina teemahaastatteluina, joissa kaikille haastateltaville esitettiin samat kysymykset, mutta samalla vastaajille annettiin vapaat kädet omien näkemysten ja kiinnostuksen kohteiden esille tuomiseksi. Haastattelut suoritettiin paikan päällä, ja pääsääntöisesti haastateltavia oli paikalla yksi kerrallaan. Kahdessa tapauksessa saman organisaation edustajia haastateltiin samanaikaisesti.

Teemahaastatteluun pyydettiin mukaan eri organisaatioiden asiantuntijoita pääkaupunkiseudulta ja sen lähialueilta. Alustava lista haastatteluun pyydetävistä asiantuntijoista laadittiin yhdessä projektin ohjausryhmän kanssa. Tämä lista muokkautui vielä, kun haastattelutilaisuuksista lopulta sovittiin asiantuntijoiden kanssa. Osa haastatteluun pyydetystä henkilöstä näki tarkoituksenmukaisemmaksi osoittaa haastattelu toiselle saman alan edustajalle, jolla olisi mahdollisesti enemmän todellista kosketuspintaa aihepiirin kanssa. Työn tarkoituksena oli saada mukaan haastatteluihin monipuolinen asiantuntijajoukko sekä julkisen että yksityisen sektorin edustajia. Mukaan pyydettiin edustajia kunnista, valtion virastoista, maakuntaliitosta, liikennöitsijöiltä ja kaupan alalta eli sellaisilta toimijoilta, joilla ajateltiin olevan yhteyttä liityntäpysäköintiin ja sen järjestämiseen. Koska kyse on suhteellisen kapean alan asiantuntijahaastattelusta, haastateltaviksi pyrittiin saamaan liityntäpysäköinnin parissa työskenteleviä henkilöitä, joilla olisi todellista tuntumaa aiheesta.

Julkisen sektorin toimijat, kunnat ja valtion virastoista RHK ja Tiehallinto sekä YTV, ovat perinteisesti olleet mukana suunnittelu- tai rahoituspanoksellaan liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Uudenmaan liiton kosketuspinta liityntäpysäköintiin tulee kuntien välisen yhteistyön ja erityisesti maakuntaohjelman ja -kaavan kautta. Alan uudempia toimijoita ovat yksityiset organisaatiot kuten kaupalliset toimijat, jotka omalta osaltaan haluavat olla tulevaisuudessa kehittämässä liityntäpysäköintipalveluita. Liikennöitsijät toivovat liityntäpysäköintimahdollisuuden tuovan uutta asiakaskuntaa joukkoliikenteelle ja ovat siksi kiinnostuneita olemaan keskusteluissa mukana. Teemahaastatteluun osallistuneet asiantuntijat ja heidän edustamansa organisaatiot on esitetty *liitteessä 3*.

## 6.2 Haastattelun teemat ja kysymykset

Asiantuntijahaastattelun pääteemana oli pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittäminen. Haastattelun sisältöä pyrittiin ohjaamaan tarkoituksella käsittelemään liityntäpysäköintiä koko liikennejärjestelmän näkökulmasta. Toisaalta joitain liityntäpysäköintiä koskevia kysymyksiä on hyödyllistä pohtia myös käyttäjän näkökulmasta, jolloin on helpompi hahmottaa käyttäjän tekemien valintojen oikeita perusteluita. Vaikka kyseessä onkin asiantuntijahaastattelu, on syytä huomata, että monella vastaajalla on eritasoista käytännön kokemusta liityntäpysäköintijärjestelmästä, tavallisimmin joukkoliikenteen matkustajana.

Liityntäpysäköinnin asiantuntijahaastattelun alateemoiksi valittiin vastuu-, rahoitus- ja maankäyttökysymykset. Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuuta ei ole selvästi osoitettu millekään organisaatiolle, vaan väliinputoajan asemassa se on tullut hoidetuksi tapauskohtaisesti tehdyillä eri toimijoiden välisillä sopimuksilla. Sekä investointien että ylläpidon osalta rahoitus on perinteisesti hoidettu vastuunjaon tavoin ilman erityistä toimintamallia. Maankäytön suunnittelun ongelmallisuus tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla on ajanut liityntäpysäköinnin toteuttamisen ahtaalle, sillä kilpailu kaavoihin pääsemisestä käy kunnissa kuumana. Nämä lähtökohdat otettiin huomioon, kun pohdittiin teemahaastattelun kysymyksiä.

Haastattelun kysymykset toimivat runkona sinänsä vapaamuotoisena pidetyssä haastattelutilaisuudessa. Kysymykset käytiin läpi vaihtelevassa järjestyksessä sen mukaan, mihin suuntaan kunkin haastattelutilaisuuden keskustelu eteni. Näin haastateltavan omille näkökannoille voitiin antaa enemmän tilaa, jotta ne varmemmin tulisivat esille tutkimuksessa. Kaikki teemahaastatteluissa käytetyt kysymykset löytyvät *liitteestä 4*. Osa kysymyksistä esitettiin kaikille haastateltaville riippumatta haastateltavan lähtökohdista. Osa kysymyksistä taas oli vastaajan edustaman toimialan mukaan jaettu tarkemmin kohdennetuiksi ryhmiksi. Eri kysymysryhmiä edustivat liikennesuunnittelun, maankäytön suunnittelun, kaupan ja elinkeinoelämän sekä liikennöitsijöiden asiantuntijat.

Haastattelun tulosten kannalta oli olennaista, että haastateltavat asiantuntijat voivat vapaasti ja rohkeasti tuoda esille omia näkemyksiään liityntäpysäköintiin liittyen. Suurin osa haastatteluista oli kestoaltaan 1–1,5 tuntia, ja tässä ajassa saatiin hyvin esille haastateltavan tärkeimmät mielipiteet koko aihealuetta koskien. Haastatteluun suhtauduttiin pääosin myönteisesti ja haastateltavat pitivät haastattelun aiheesta tärkeänä, joskin monelta osin hankalana. Haastatteluun saatiin noin kahden kuukauden haastattelujakson aikana osallistumaan kaikki suunnitellut asiantuntijat, paria poikkeusta luukuun ottamatta.

## 6.3 Asiantuntijahaastattelujen tulokset

### 6.3.1 Liityntäpysäköinnin merkitys ja asema liikennejärjestelmässä

Haastattelussa selvitettiin eri organisaatioiden näkemyksiä ja kokemuksia liityntäpysäköinnin merkityksestä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Yleisesti liityntä-

pysäköinti nähdään yhtenä osana toimivaa joukkoliikennejärjestelmää ja toisaalta keinona saada lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Kokonaisuuden kannalta liityntäpysäköinnin merkitystä liikennejärjestelmän osana pidetään melko pienenä. Se toisaalta helpottaa yksityisautoilijoiden siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjiksi, mutta vähentää myös maantie- ja katuverkon kuormitusta ja sitä kautta luo edellytyksiä sujuvammin toimivalle yksityisautoilulle.

Liityntäpysäköinnin merkitys tunnustetaan oleelliseksi silloin, kun liikennemäärät tieverkolla ovat saavuttamassa välityskyvyn maksimin. Käytännössä kapasiteetin rajoilla toimiva liikennetilanne on kaikilla pääkaupunkiseudun suurimmilla sisääntuloväylillä aina arkipäivien ruuhkatunteina. Ruuhkahuippujen aikaan pienempikin henkilöautojen määrän väheneminen vaikuttaa positiivisesti liikenteen sujuvuuteen ja liikenneverkon toimintaan. Suurin osa liityntäpysäköinnin käyttäjistä on työssäkäyviä, jotka ovat matkalla juuri ruuhkan huipputuntien aikaan. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Pääkaupunkiseudun kehyskunnissa liityntäpysäköinnin merkitys nähdään selvästi suurempana kuin pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla puhtaiden joukkoliikennepalveluiden kehittämistä pidetään etusijalla. Kehyskunnissa pääkaupunkiseudulle pendelöijien osuus on jatkuvassa kasvussa. Vuonna 2004 pendelöijien osuus työllisistä oli yli jo 40 % kahdeksassa pääkaupunkiseudun kehyskunnista (Kirkkonummi, Siuntio, Vihti, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Järvenpää ja Sipoo) (YTV 2007f). Pendelöinnin kasvun lisäksi maankäyttö samalla hajaantuu, eikä toimivalle ja taloudellisesti kannattavalle joukkoliikenteelle synny edellytyksiä. Juuri tämä nähdään kehyskunnissa liityntäpysäköinnin kysyntää kasvattavana piirteenä. Taajama-alueiden ulkopuolella asuville halutaan tarjota mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön, vaikka matka pitäisikin aloittaa omalla autolla.

Liityntäpysäköinnin rooli kasvaa nykyisestään tulevaisuudessa, sen myöntävät lähes kaikki haastatellut eri toimialojen edustajat. Yhtä mieltä ollaan myös siitä, että joukkoliikenteen toimivuutta ja houkuttelevuutta on ensimmäiseksi saatava parannettua kautta linjan. Matkaketjun joukkoliikenneosa on saatava nopeudeltaan kilpailukykyiseksi, jotta yksityisautoilijalle muodostuu selkeä valintatilanne kulkumuodon suhteen. Vasta tämän jälkeen voidaan ajatella liityntäpysäköinnin roolin liikennejärjestelmässä nousevan nykytilannetta suuremmaksi. Liityntäpysäköinnin roolin hahmottaminen tulevaisuutta ajatellen nähtiin melko hankalana kysymyksenä, koska se riippuu paljon tulevista päätöksistä ja linjauksista, joita pääkaupunkiseudulla joudutaan tulevana vuosina tekemään. Ratkaisevaksi liityntäpysäköinnin rooli ei varmastikaan nouse, mutta moni haastatelluista uskoo sen merkityksen kasvavan, ja osa uskoo kasvun olevan huomattavaakin. Syiksi tähän mainitaan laajenevat ruuhkat, maankäytön hajaantuminen ja ihmisten lisääntyvä ympäristötietoisuus. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Bussiliikenneoperaattorit eli liikennöitsijät suhtautuvat myönteisesti liityntäpysäköintiin, mutta sen merkitys heidän liiketoiminnalleen vaihtelee suuresti riippuen siitä, mistä liikennöintisuunnasta on kysymys. Jos joukkoliikenne tukeutuu pääosin raideliikenteeseen, ei käytännössä ole liityntäpysäköintitiloja bussiliikennettä varten ja päinvastoin, jos rataa ei ole, liityntäpysäköijät käyttävät bussiliikennettä. Liikennöitsijät olivat yhtä mieltä siitä, että hajaantuva maankäyttö lisää tuntuvasti liityntäpysäköintipaikkojen tarvetta kehyskuntien alueella. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Kaupan alalla liityntäpysäköinti vaikuttaa liiketoimintaan suoraan, erityisesti silloin kun

kauppa sijaitsee liikennevälineen vaihtopaikan välittömässä läheisyydessä. Päivittäistavarakaupan osalta liityntäpysäköinnin käyttäjien merkitys arkipäivien myyntimääriin voi olla huomattava. Vaikka kaupan edustajat suhtautuvat melko varovaisesti liityntäpysäköinnin tarjoamiin mahdollisuuksiin, niin myös positiivista suhtautumista on havaittavissa. Osalla kaupoista on jo kokemusta liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytöstä, ja heidän suhtautumisensa asiaan vaikuttaakin muita myönteisemmältä. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Tulevaisuutta ajatellen kaupan ala näkee tärkeänä liityntäpysäköinnin kehittämisen niin, että se nähdään olennaisena osana toimivan liikennejärjestelmän kokonaisuutta. Liityntäpysäköinnin merkityksen nähdään kasvavan ottaen huomioon pääkaupunkiseudun jatkuvasti kasvavat ruuhkat ja nousevat ilmastopoliittiset näkökulmat. Toisaalta kauppa toivoo esille tuotavan selviä toimintatapaehdotuksia ja -malleja, jotta vielä toistaiseksi melko tuntematon yhteistoiminta-alue saadaan konkreettisemmaksi ja helpommin lähestyttäväksi. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

### 6.3.2 Liityntäpysäköinnin järjestämisen ja ylläpidon vastuut

Suomessa ei ole selkeää lainsäädäntöä liityntäpysäköinnin järjestämistä ja sen vastuunjaosta. Tämä näkökohta huomioiden liityntäpysäköinnin järjestäminen on saatu pääkaupunkiseudulla sovittua kohtuullisen hyvin. Yleensä eri toimijat ovat tehneet kahdenväliset sopimukset liityntäpysäköinnin järjestämisestä. Liityntäpysäköinnin vastuut on perinteisesti jaettu tapauskohtaisesti suunnittelun, toteuttamisen ja ylläpidon osalta. Kulloinkin liityntäpysäköintitiloja perustettaessa sovellettu menettelytapa on riippunut toimintaan osallistuvista osapuolista. Pääosa pääkaupunkiseudun ja lähialueen liityntäpysäköintialueista on sijoitettu raideliikenneasemien läheisyyteen, joten yleensä järjestämistoiminnan osapuolina ovat olleet kunta ja RHK. Pieni osa liityntäpysäköintialueista on toteutettu kuntien ja Tiehallinnon yhteistyönä, mutta suurin osa bussiliikenteen liityntäpysäköintipaikoista on kuntien yksin toteuttamia. Yleisesti haastatteluihin osallistuneet olivat yhtä mieltä siitä, että liityntäpysäköinnin yhteiskunnallisen palvelun luonne johtaa siihen tosiasiaan, että sen järjestäminen tulee Suomessa olla julkisen hallinnon vastuulla. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

YTV koordinoi liityntäpysäköinnin suunnittelua ja järjestämistä toimialueellaan. YTV vetää myös pääkaupunkiseudulla toimivaa liityntäpysäköintiryhmää, jossa on edustus YTV-alueen kunnista, HKL:stä, Keravalta, Kirkkonummelta, Liikenne- ja viestintäministeriöstä, RHK:sta, Tiehallinnosta ja Uudenmaan liitosta. Liityntäpysäköintipaikkojen tarvemäärittely ja strateginen suunnitteluvastuu sopivat YTV:ssä hoidettaviksi, sillä alueen joukkoliikennesuunnittelu ja joukkoliikenteen järjestäminen hoidetaan joka tapauksessa siellä. Kunnat ovat kuitenkin liityntäpysäköintialueiden lopullisesta toteuttamisesta päävastuussa. Moni haastatelluista totesikin ongelmien alkavan siitä, kun valmiit kehittämissuunnitelmat siirtyvät kunnille odottamaan toteuttamispäätöksiä. Näitä toteuttamispäätöksiä voidaan joutua odottamaan pitkään, sillä kuntien organisaatiossa ei löydy yhtä nimettyä tahoa, jonka tehtävänä on liityntäpysäköinnistä ja sen järjestämisestä. (Asiantuntijahaastattelut 2007.) Kaikki tuntuu kuitenkin olevan yhtä mieltä siitä, että kunnilla on ja tulee myös jatkossa olla päävastuu liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisesta. Luonnollinen syy tälle on toisaalta se, että kunnilla on käytössään maankäytön suunnittelua ohjaava kaavoitusjärjestelmä. Toisaal-

ta kuntatasolla tehdään myös päätökset budjeteista ja verojen keräämisestä yhteiskunnallisia palveluita varten, jollaiseksi liikennejärjestelmän kehittäminen myös lasketaan.

YTV:n mielipide seudullisena asiantuntijaorganisaationa on tärkeässä osassa myös silloin, kun Helsingin kaupungin sisäisiä liityntäpysäköinnin aluevarauksia ollaan tekemässä. YTV:n kanssa tehdyn yhteistyön pohjalta Helsingin alueella Kaupunkisuunnitteluvirasto KSV ja Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL suunnittelevat yhdessä liityntäpysäköintipaikat sekä miettivät investointitarpeet. Liityntäpysäköintialueiden toteutus on kuitenkin hoidettu HKL:n budjetista. Tähän toimintamalliin toivotaan kuitenkin muutoksia, sillä sen ei nähdä toimivan parhaalla mahdollisella tavalla lopputuloksen kannalta. HKL:n toimenkuva on kehittää ja ylläpitää joukkoliikenteen palveluita eikä niinkään henkilöautoilua tukevaa infrastruktuuria. Toisaalta KSV vastaa jo ennestään koko kaupungin pysäköinnistä, joten liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuuta voitaisiin senkin puolesta ohjata jatkossa enemmän KSV:lle. Liityntäpysäköintialueiden tilausvastuu toimisi yksinkertaisemmin KSV:ltä suoraan teknisten toimien toteuttamisvastuussa olevalle Helsingin kaupungin rakennuslaitokselle (HKR). (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Poikkeuksen muodostavat liityntäpysäköintihankkeet, joiden kehittämisessä on mukana monia eri toimijoita. Tällaisia kohteita voivat olla esimerkiksi kaupan kanssa yhteistyössä suunniteltavat yhteiskäyttöiset liityntäpysäköintialueet ja -laitokset. HKL:n kokemusta ja suunnitteluosaamista tarvitaan laajojen sidosryhmien kanssa työskennellessä, joten näiden hankkeiden tulisi jatkossakin kuulu HKL:n vastuualueelle. Sen sijaan Helsingin alueen muut liityntäpysäköintialueet ja niiden kehittäminen sopisivat jatkossa KSV:n vastuulle. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Ratahallintokeskuksen ja kuntien välillä liityntäpysäköinnin vastuista on sovittu niillä asemapaikoilla, joilla liityntäpysäköintipaikkatarjontaa on ollut. Kahdenvälisiin sopimuksiin on tapauskohtaisesti kirjattu osapuolten vastuut. Usein neuvotteluissa on päädytty investointikustannusten kahtiajakoon, mutta ylläpitovastuu on tavallisesti jäänyt kunnille. Uusi Ratalaki tulee voimaan vuoden 2008 alusta, mutta siinäkin ei ole mainintaa liityntäpysäköinnin vastuunjaosta. RHK ja Kuntaliitto ovat käyneet viime aikoina neuvotteluja liityntäpysäköinnin järjestämiseen liittyen, mutta aihe on osoittautunut hankalaksi ja lopulliset päätökset ovatkin jääneet kirjaamatta. Tilanteen kaksijakoisuutta kuvaa hyvin se, että vaikka käytännön toimintamallit ovat osoittautuneet toimiviksi, ei vastuunjaon mallia liityntäpysäköinnin järjestämisen osalta ole pystytty yhteistuumiin kirjaamaan paperille. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Kun haastatteluissa keskusteltiin liityntäpysäköinnin vastuunjaosta, erityisesti pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella kaivattiin lisää seudullista yhteistyötä pysäköinnin hoitamiseksi. Kukin kehyskunnista on hoitanut liityntäpysäköintiä tähän saakka itsenäisesti, mutta seutuyhteistyölle nähdään selvää kasvavaa tarvetta. Yhteistyötä tulisi olla paitsi muiden kuntien kanssa, myös erityisesti YTV:n, RHK:n ja operaattoreiden kanssa. Tässä vaiheessa tulisi ratkaista myös maakuntaliittojen mahdollinen asema liityntäpysäköinnin seudullisessa koordinoinnissa.

Uudenmaan liitolla ei ole nykyisellään osoitettua vastuuta liityntäpysäköinnin organisoinnista. Sen edustus on kuitenkin ollut mukana monissa liityntäpysäköinnin kehittämistä käsittelevissä työryhmissä ja suunnitteluprojekteissa. Maakuntaliiton ainoa konkreettinen työkalu on maankäyttöä yleispiirteisesti ohjaava maakuntakaava ja sen valmis-

telu. (Asiantuntijahaastattelut 2007.) Toisaalta maakuntaliitto toimii myös alueensa strategisen suunnittelun vetäjänä ja toisaalta se kokoaa alueensa kunnat saman kehittämissuunnittelua ohjaavan maakuntaohjelman taakse. Näiden lähtökohtien pohjalta ja omasta suostumuksesta maakuntaliitolle voisi jatkossa ohjata suurempaa vastuuta myös liityntäpysäköinnin seudullista yhteistyötä ajatellen.

Kaupan edustajat antavat mielellään vastuun liityntäpysäköinnin järjestämisestä yhteiskunnalle, vaikka samalla myöntävät kannattavansa liityntäpysäköinnin eteen tehtyä työtä liikenteen sujuvuuden ja palveluiden paremman saavutettavuuden kannalta. Ei ole kuitenkaan realistista ajatella, että kauppa lähtee vetämään liityntäpysäköinnin organisoimista. Se tosin voi lähteä sopivan tilaisuuden tullen mukaan yhteistyöhön, mikäli molemminpuoliset hyödyt ovat riittävän selvästi todennettavissa. Kauppa ajattelee hankkeitaan ja investointejaan liiketoiminnallisen hyödyn kannalta, joten liityntäpysäköinnillä on oltava jotakin tarjottavaa kaupalle ennen kuin liityntäpysäköinti koetaan kiinnostavaksi kumppaniksi. Jos vapaaehtoisuuden pohjalta ei yhteistyötä saada rakennettua, voivat kuntien ja kaupan väliset maankäyttösopimukset nousta tärkeään rooliin tehokasta maankäyttöä tavoiteltaessa. Parhaimmillaan kaupan vastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä toteutuisi osallistumisena uusien hankkeiden alkuinvestointeihin ja yhteiskäytössä olevien pysäköintipaikkojen ylläpidosta vastaamisena sekä oleellisena tekijänä joukkoliikenteen käyttäjän matkaketjun palvelutason kohottamisessa. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Kaupan ja julkisen hallinnon välisestä yhteistyöstä liityntäpysäköintihankkeissa on vielä melko niukasti kokemuksia pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueelta. Toisaalta muutamia saadut kokemukset, ovat kannustaneet jatkamaan yhteistyön kehittämistä. Koska kunnilla on valta maankäytön suunnittelussa, jää kauppa odottamaan kuntien asettamia yhteistyön reunaehtoja. (Asiantuntijahaastattelut 2007.) Kaupan edustajien vastauksista voi myös välillisesti päätellä, että koska yhteistyöhankkeita liityntäpysäköinnin ympärillä ei ole paljonkaan toteutettu, kertoo se osaltaan kaupan haluttomuudesta hankkeisiin ryhtymisen suhteen.

Haastatteluissa kysyttiin myös liikennöitsijöiden mielipiteitä liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuunjaosta. Liikennöitsijät toteavat yksimielisesti vastuun kuuluvan muille osapuolille, niin kuin tähänkin asti on kuulunut. Keskusteluissa nousi kuitenkin esiin näkökulmia, jossa operaattorit nähtiin yhtenä tärkeänä osapuolena uusien liityntäpysäköintialueiden suunnittelussa. Jo liityntäpysäköintipaikkojen tarvemäärittelyä tehtäessä operaattoreiden mielipidettä asiasta tulisi kysyä. Erityisesti kehyskuntien alueella liikennöitsijöillä on käytössä ajantasaista ja mahdollisesti uutta tilannetietoa joukkoliikennepalveluiden kysynnästä, joten yhteistyötä kuntien kanssa pidetään tärkeänä kehittämissuunnitelmia laadittaessa. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Myös osa julkisen liikennesuunnittelun edustajista otti kantaa operaattoreiden vastuuseen liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Operaattorit voisivat ottaa tulevaisuudessa enemmän vastuuta liityntäpysäköinnin markkinoinnista ja viestinnästä. Kehyskuntien alueella käyttäjille on niukasti tarjolla tietoa olemassa olevista palveluista. Vain osalla kunnista on esimerkiksi internet-sivuilla edes mainintaa tai sijaintikarttaa tarjolla olevista liityntäpysäköintimahdollisuuksista. YTV-alueella tilanne on parempi, sillä kaikki liityntäpysäköintialueet tietoisena on koottu yhteen paikkaan YTV:n internet-sivuille. Tietoa liityntäpysäköintimahdollisuuksista ei löydy myöskään operaattoreiden aikatauluista, esitteistä tai internetsivuilta. Osa liikennöitsijöiden edustajista myönsi liityntä-

pysäköinnin markkinoinnin vähäisyyden, mutta he olivat myös valmiita kiinnittämään tulevaisuudessa enemmän huomiota asiaan. Monet haastatteluun vastanneista kuitenkin peräänkuuluttivat sitä, että käyttäjille suunnattua informaatiota YTV-alueen ulkopuolisista liityntäpysäköintialueista tulisi löytää nykyistä helpommin. Informointivastuu tulisi sitä ennen kuitenkin osoittaa sopivalle taholle. Tulevaisuudessa tällainen taho voisi olla esimerkiksi maakuntaliitto tai YTV. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

### 6.3.3 Esteet liityntäpysäköinnin kehittämiseksi

Kaikilta haastatelluilta asiantuntijoilta kysyttiin myös mielipidettä liityntäpysäköinnin määrällisen ja laadullisen kehittämisen esteistä. Liityntäpysäköinnin nykyinen asema joukkoliikennejärjestelmässä pääkaupunkiseudulla ja kehyskuntien alueella ei monien mielestä ole tarpeeksi vahva, vaan kehittämistarpeita riittää. Riippuen siitä, mistä suunnasta tilannetta kukin on seurannut, voivat esille tulleet näkemykset liityntäpysäköinnin kehittämistä rajoittaneista tekijöistä poiketa toisistaan. Asiantuntija-haastattelu toi kuitenkin selvästi esille oleelliset puutteet nykyisissä liityntäpysäköinnin järjestämiseen liittyvissä käytännöissä. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Uusien liityntäpysäköintialueiden rakentaminen joutuu kilpailemaan hyvien liikenneyhteyksien varsiin sijoittuvasta maa-alasta kaiken muun maankäytön kanssa. Erityisesti juuri pääkaupunkiseudulla tällaisia rakentamattomia maa-alueita on niukasti jäljellä, joten vapaiden alueiden hintataso on noussut korkeaksi. Liityntäpysäköinti taas pystyy nykyisellään kilpailemaan huonosti muun maankäytön kanssa, sillä kunnat eivät koe saavansa riittävää taloudellista hyötyä liityntäpysäköinnin järjestämisestä. Suurin osa haastatelluista myöntää tämän suurimmaksi ongelmaksi liityntäpysäköinnin määrällistä kehittämistä ajatellen. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Maankäytön problematiikka rajoittaa liityntäpysäköintipaikkojen kehittämistä myös kehyskuntien alueella. Suurempana ongelmana kehyskunnissa pidetään kuitenkin hajanaista toimintakenttää, jossa mikään taho ei ole ottanut liityntäpysäköinnin organisointia vastuulleen. Kun valmista toimintamallia organisointia varten ei ole eikä kehittämiseen tarvittava rahoituskaan ole itsestäänselvyys, on yleisesti päädytty tilanteeseen, jossa riittävää yhteistyökuviota ei ole saatu kasattua. Kunnissa, joissa ei ole raideliikennetarjontaa, seudullisen joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä pidetään myös välttämättömänä edellytyksenä liityntäpysäköintipalveluiden kysynnän varmistamiseksi. Monet haastatelluista ottivat myös esiin puutteet kehyskuntien liityntäpysäköinnin markkinoinnissa ja viestinnässä. Tavoiteltavaa olisi, että liityntäpysäköintipalveluiden informoinnista voitaisiin vastata keskitetysti, mutta sopivaa organisaatiota vastuulliseksi tähän ei ole löytynyt. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Myös kaupan edustajat näkevät kehittämistarvetta nykyisessä järjestelmässä. Kaavoituksessa ei ole vuosien saatossa tehty riittäviä aluevarauksia liityntäpysäköinnin kaltaista toimintaa ajatellen. Nykyään potentiaaliset alueet ovat jo muussa käytössä tai vain erittäin kalliisti rakennettavissa, mikä jarruttaa kehittämistä. Riittävällä taloudellisella panostuksella asia voitaisiin ratkaista, mutta tarvittavaa rahoitusta ei ole saatavilla eikä sitä ole näköpiirissä lähitulevaisuudessakaan. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Suurimmat kehittämisestreet kaupan näkökulmasta ovat ensinnäkin varmistuminen siitä,

että mahdollisella yhteiskäyttöalueella sijaitsee ns. ”kaupan paikka”, jolla kaupankäynnin edellytykset toteutuvat alueella myös ilman liityntäpysäköintitoimintaa. Toinen kaupan kannalta olennainen kysymys on pysäköintipaikkojen kysynnän mahdollinen päällekkäisyys liityntäpysäköitsijöiden ja kaupan asiakkaiden kesken. Jotta paikkatarjonnan yhteistoiminnasta on hyötyä molemmille osapuolille, on varmistuttava ettei pysäköintipaikkojen kysyntähuiput osu samalle kellonkierrokselle. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Operaattoreiden mielestä liityntäpysäköinnin suurimmat ongelmat ovat maankäytöllisiä ja johtuvat rahoituksen vähäisyydestä. Operaattorit myöntävät kyllä, että nykyisissä olosuhteissa liityntäpysäköintipalvelu voi olla hankalasti järjestettävissä. Ainakin osassa kehyskunnista tulisi parantaa yhteistyötä ja tiedonkulkua kunnan ja liikennöitsijöiden välillä, jotta pystyttäisiin tekemään oikeita kehittämisratkaisuja joukkoliikenteen käyttäjien hyväksi. Haastatteluissa ihmeteltiin myös julkisen hallinnon haluttomuutta kehittää ja tukea liityntäpysäköinnin kehittämistä. Kunnanvaltuutettuja ja muita päättäjiä tulisi informoida asiasta, jotta asian ympärille saataisiin lisää poliittista painetta. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

*Taulukossa 3* on yhteenvetona esitetty suurimmat esteet liityntäpysäköintipalveluiden kehittämiseksi. Taulukossa haastatellut henkilöt on jaettu aluksi viiteen ryhmään heidän asiantuntemustaan kuvaavan ”toimialan” mukaan ja ryhmien mielipiteet kolmesta tärkeimmästä kehittämisestä on kuvattu rastein. Esteeksi nimettiin useimmin rahoituksen vähyys, vastuuorganisaation puuttuminen ja maankäytölliset ongelmat. Taulukosta on myös nähtävissä ongelmien erilainen paitsi toimijan taustan, myös sen suhteen, tarkastellaanko asiaa pääkaupunkiseudun vai sen kehyskuntien kannalta.

*Liitteeseen 5* on kerätty joitakin asiantuntijoiden ilmaisemia mielipiteitä liityntäpysäköinnin teemahaastattelujen aikana. Mielipiteet on pidetty edelleen anonymisoina, mutta ne on jaoteltu asiayhteytensä mukaan. Haastateltujen mielipiteistä löytyi voimakkaitakin näkökantoja liityntäpysäköinnin kehittämiseksi, mutta toisaalta nämä mielipiteet saattoivat mennä helposti ristiin toisen vastaajan kanssa.



*Taulukko 3. Asiantuntijoiden mielipiteet liityntäpysäköinnin kehittämisen esteistä on sijoitettu vastaajan ryhmän mukaisesti taulukkoon.*

<b>Kehittämisseste</b>	<b>Vastaajaryhmä</b>				
	Liikenne PKS	Liikenne kehysk.	Maankäytön asiant.	Operaattorit	Kauppa
Rahoituksen vähäisyys		X	XXX	X	XX
Epäselvyydet vastuutahoissa	XX	XX			X
Maankäytön problematiikka	XXX	XX	X	XX	
Haluttomuus kehittää	X		X	X	
Kysyntä liian vähäistä	XX				
Ei poliittista painetta				X	
Hyötyjät ei tiedos- sa	X	X			X
Markkinoinnin vähäisyys		XX			
	X = yksi syy, XX = tärkeä syy, XXX = selvästi suurin syy				

#### 6.3.4 Tulevaisuuden näkymiä

Asiantuntijahaastatteluissa keskusteltiin myös liityntäpysäköintiin liittyvistä tulevaisuuden mahdollisuuksista ja haasteista. Haastateltavilta kysyttiin mielipiteitä muun muassa liityntäpysäköinnin maksullisuudesta, kevyenliikenteen liityntäpysäköinnin kehittämistarpeista ja liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden lisäämisestä. Yksi tärkeä kysymys tulevaisuutta ajatellen on yksityisen sektorin mahdollisen mukaantulo aiempaa voimakkaammin liityntäpysäköinnin järjestämiseen. Keskusteluissa tuli esille monia varteenotettavia kehittämismahdollisuuksia, mutta myös useita ratkaisua vaativia kysymyksiä.

Kaikki haastateltavat kannattivat ainakin jossain määrin ajatusta siitä, että yksityinen sektori osallistuisi tulevaisuudessa liityntäpysäköinnin järjestämiseen nykyistä enemmän. Toimivia osallistumistapoja ja -malleja voi olla useitakin, mutta eniten mahdollisuuksia nähtiin olevan liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytöllä, jossa yksityinen sektori ottaisi osavastuun pysäköintipaikkojen investoinneista ja ylläpidosta. Yhteiskäyttöön yksityiseksi osapuoleksi ehdotettiin päivittäistavarakaupan yksikköä, laajempaa liikekeskuskonseptia sekä huoltoasemaa. Muita toimintamalleja voisivat olla esimerkiksi yksityisten omistamat ja ylläpitämät liityntäpysäköintilaitokset, jotka olisivat käyttäjälle maksullisia, mutta voisivat samalla tarjota myös totuttua parempaa palvelutasoa auton tai polkupyörän pysäköintiä ajatellen. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Yksityisen sektorin mukaantulo vaatii kuitenkin selviä pelisääntöjä alusta asti, jottei suuria yllätyksiä tule. Monet vastaajista korostivat huolellisen suunnittelun merkitystä yhteistyön pohjalla. Kuntien on myös pystyttävä sanelemaan yksityiselle puolelle riittävän vahvat lähtökohdat, sillä jälkeensä asioihin on huomattavasti vaikeampaa puuttua. Periaatteellisia esteitä yksityisen sektorin osallistumiselle ei näytä olevan, mutta eri osapuolet haluavat odottaa toimivan konseptin ja helposti lähestyttävän yhteistyömallin löytymistä. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Myös liityntäpysäköinnin maksullisuudesta keskusteltiin haastatteluissa. Nykyisinhän pääkaupunkiseudulla on vain kaksi maksullista liityntäpysäköintialuetta, Ruoholahti ja Malmi. Suurta kannatusta maksullisuus ei saanut myöskään haastatelluilta, vaan maksullisuutta pidettiin yleisesti selvänä uhkana liityntäpysäköinnin houkuttelevuudelle. Toisaalta monet vastanneista myönsivät ymmärtävänsä maksun siellä, missä pysäköinti on muutenkin maksullista. Kun tulevaisuudessa kuitenkin joudutaan ottamaan maksu käyttöön joillakin alueilla, tulee huolehtia siitä, että pysäköintimaksu ja koko maksujärjestelmä olisivat yhteydessä joukkoliikennematkasta suoritettuun maksuun. Maksujärjestelmän tulee suosia joukkoliikenteen käyttäjiä, jotta alueen väärinkäyttöä ei syntyisi. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

Kevyen liikenteen liityntäpysäköinti saattaa helposti jäädä liian vähälle huomiolle kehittämissuunnitelmissa. Kaikki haastateltavat pitivät kuitenkin kevyen liikenteen liityntäpysäköintimahdollisuutta tärkeänä joukkoliikennejärjestelmän osana. Myös polkupyörät tarvitsevat kunnolliset pysäköintitilat asemilla ja pysäkeillä, jotta pyörät voidaan suojata sääolosuhteilta ja ilkivallalta. Tällä hetkellä vain suurimmilla asemapaikoilla on kunnolliset polkupyörien säilytystilat, vaikka kustannuksiltaan kohtuullisia telinepaikkoja tulisi olla tarjolla muutama kappale jokaisella pysäkkialueella. Erityisesti kehyskunnissa ja haja-asutusalueilla ongelmana voi olla myös se, ettei kunnollista

kevyen liikenteen verkkoa ole, ja pysäkeille joudutaan ajamaan autoliikenteen seassa. Tämän epäkohdan korjaaminen lisäisi huomattavasti kevyen liikenteen liityntäpysäköinnin palvelutasoa ja houkuttavuutta käyttäjän näkökulmasta. (Asiantuntijahaastattelut 2007.)

#### 6.4 Työpaja haastattelujen pohjalta

Liityntäpysäköinnin teemahaastattelujen ja kirjallisuusselvityksen pohjalta pidettiin myös liityntäpysäköinnin workshop, jossa tarkoituksena oli pohtia liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyviä kysymyksiä. Työpajaan kutsuttiin tutkimuksen ohjausryhmän lisäksi YTV:n liityntäpysäköintityöryhmä sekä lisäksi muutama ryhmien ulkopuolinen asiantuntija. Tilaisuuden aluksi ennalta pyydetty alustajat pitivät puheenvuoronsa. Näiden liityntäpysäköinnin ajankohtaisia teemoja käsittelevien puheenvuorojen tarkoitus oli toimia ryhmätyöskentelyjen pohjustuksena sekä herättää ajatuksia ja kysymyksiä.

##### Workshop-tilaisuuden alustajat ja heidän aiheensa:

- Hannu Laakso: Liityntäpysäköinti maankäytön suunnittelun kannalta. (Vantaa kaupunki)
- Reijo Teerioja: Liityntäpysäköinti pääkaupunkiseudulla (YTV)
- Hanna Linna-Varis: Miten syntyi toimiva linja-autoliikenteen liityntäpysäköinti-alue Porvooseen, mitkä olivat edellytykset? Kokemuksen opetus? (Porvoon kaupunki)
- Maija Stenvall: YTV-alueen ulkopuoliset liityntäpysäköintialueet ja kehittämisen koordinointi (Uudenmaan liitto)
- Kari Korpela: Onko liityntäpysäköinnin käyttäjät liian kalliita matkustajia yhteiskunnan kustannettaviksi, kenellä heihin on varaa? (LVM)
- Tiina Pasuri: Liityntäpysäköinti kaupan näkökulmasta. (Helsingin seudun kaupapakamari)

##### Työpajatyöskentely ja tulosten esittely

Koko kokousryhmä jaettiin tilaisuudessa 3 työryhmään, joista kukin ryhmä sai yhden kysymyksen liityntäpysäköinnistä pohdittavakseen. Työryhmissä tarkoituksena oli käsitellä annettu aihe mahdollisimman monelta kantilta ja lopuksi koota ryhmän aikaansaama ratkaisuehdotus. Tämän jälkeen saadut keskustelun tuotokset esiteltiin koko kokoukselle. Alla on esitetty ryhmäkohtaiset keskustelun aiheet ja niiden tulokset olennaisilta osiltaan. Työpajan ryhmäjako on esitetty *liitteessä 6*.

##### Ryhmä 1.

*Ideaalinen organisaatiokaaviomalli liityntäpysäköinnin hoitamiseksi koko Uudenmaan alueella. Miten mallissa liikkuu vastuu, entä miten liikkuu raha?*

Realistinen organisaatiomalli olisi sellainen, jossa kunnilla olisi liityntäpysäköinnin organisoinnin päävastuu. YTV-alueella liityntäpysäköintiä koordinoisi YTV:n liityntäpysäköintityöryhmä. YTV-alueen ulkopuolella liityntäpysäköintiä koordinoisi Uudenmaan liitto, mutta tähän tarvittaisiin uusi työryhmä. Tiehallinto ja RHK olisivat luonnollisesti myös työryhmän jäseniä. Kaupan ja liikennöitsijöiden osallistuminen työryhmän toimintaan tulisi pohtia tapauskohtaisesti. Lisäksi valtion tukisi uusia liityntäpysäköintihankkeita tapauskohtaisesti. Liityntäpysäköinnin infojärjestelmän kehittämisessä sekä tiedotus- ja

markkinointityössä tulisi olla mukana myös liikennöitsijät ja LVM.

## Ryhmä 2.

*Miten arvottaa liityntäpysäköinti niin, että se pärjää kaavoituksessa ”tuottavammalle” maankäytölle? Onko sijainti väärin valittu, jos joudutaan kilpasille?*

Liityntäpysäköinti voidaan ajatella joukkoliikenteen laatua nostavana tekijänä. Kunta panostaa liityntäpysäköintipalveluihin ja houkuttelee toimivalla joukkoliikenneinfralla samalla hyviä veronmaksajia asukkaikseen. Suunnittelijoita taas motivoisi matkaketjukulkuuodon esille nostaminen ja sen tuominen osaksi liikennestrategiaa. Ilmastomuutos ja muu ulkoa tuleva paine joukkoliikenteen suosimiseen toimisi päättäjien suuntaan perusteluna. Valtion roolia tulisi saada vahvemmaksi liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Tukemalla liityntäpysäköinnin järjestämistä ja toisaalta myös velvoittamalla toimijoita, valtio voisi ainakin osallistua ja tuoda arvovaltaa asialle. Liityntäpysäköinnin hyötyjen ja kustannusten määrällinen selvittäminen valottaisi palveluiden järjestämisen taloudellista puolta. Tämä tosin on mahdollista ehkä vain pienemmissä kohteissa, koska suurissa liityntäpysäköintikohteissa tarkastelu vaikuttaa hankalammalta monimutkaisten vaikutusmekanismien takia. Hyötyjen tunnistaminen on oleellista koko asian kehittämisen kannalta, jotta saadaan jotakin ”kättä pidempää”.

## Ryhmä 3.

*Liityntäpysäköinnin kehittämisessä on motivaatiopula. Miten tämä voidaan korjata vai odotellaanko yksinkertaisesti liikennemäärien kasvua, mikä varmasti ennen pitkää parantaa myös motivaatiota...?*

Suunnittelijoilta ei puutu halua kehittää järjestelmää, mutta ongelmaksi muodostuu se, mistä saadaan rahaa kehittämiseen. Tällä hetkellä tuntuu lähes ainoa keino uusien kohteiden perustamiseksi olevan toteuttaa ne isompien kehityshankkeiden yhteydessä. Markkinoinnin keinot tulisi ottaa tehokkaampaan käyttöön, ja saada tätä kautta asiakkaat vaatimaan palveluja. Käyttäjillä on mahdollisuus vaikuttaa päättäjiin, koska päättäjät ovat käyttäjiä varten. Hyvät esimerkit tulisi nostaa esille, ja niistä tulisi myös suunnittelun ottaa oppia. Orastavaa intoa koko asian ympärillä on havaittavissa, mutta tilanne on jäänyt kuitenkin ratkaisematta: renkejä on paljon, mutta isäntä puuttuu. Maankäytön suunnittelu liityntäpysäköinnin kannalta on yksi kysymys, jossa tiiviimmän yhteistyön aikaan saamiseksi on vielä tehtävää.

## 6.5 Yhteenveto asiantuntijoiden näkemyksistä

Asiantuntijoiden teemahaastattelut antoivat selkeän kuvan liityntäpysäköinnin nykytilasta ja suurimmista ongelmakohdista. Tutkimuksen kannalta oli erittäin hyödyllistä kuulla eri organisaatioiden edustajien mielipiteitä ja näkemyksiä liityntäpysäköintiin liittyen. Vastauksista ilmeni paljon sellaista liikennejärjestelmää koskevaa tietoa, jota ei ole saatavilla aiemmin tehdyissä tutkimuksissa ja selvityksissä.

Vaikka liityntäpysäköinnin merkitys liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta tunnustetaan, vastuunjako sen järjestämisestä ei ole suoritettu loppuun. Tällä hetkellä tämä haittaa liityntäpysäköinnin kehittämistä ja uusien paikkojen käyttöönottoa. Isännättömyys korostuu pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella. Toinen merkittävä ongelma liityntäpysäköintikapasiteetin lisäämisessä on maankäytön tiukentunut kilpailu, jossa

liityntäpysäköinti ei pärjää muulle maankäytölle huonon suoran tuottavuutensa takia. Kunnat saavat suunnitella maankäyttönsä haluamallaan tavalla, ja tällöin liityntäpysäköinti jää usein muiden intressien jalkoihin. Liityntäpysäköinnille tulisi saada varta vasten korvamerkittyjä määrärahoja, jotta kilpailuedellytykset säilyisivät.

Kaupan ala ja liityntäpysäköinnin operaattorit eli liikennöitsijät kannattavat myös liityntäpysäköinnin kehittämistä. Kummallekaan taholle ei nykyisellään ole osoitettu vastuuta liityntäpysäköinnistä. Tulevaisuudessa vastuuta voitaisiin kuitenkin jakaa niin, että kauppa tulisi mukaan liityntäpysäköinnin järjestämiseen yhteiskäyttöisten liityntäpysäköintialueiden kautta. Näin kauppa vastaisi omalta osaltaan alueen investoinneista ja ylläpidosta. Kauppa haluaa kuitenkin nähdä selkeitä hyötyjä, ennen kuin on valmis lähtemään mukaan toimintaan. Liikennöitsijät hyötyvät myös liityntäpysäköinnin käyttäjistä, joten myös he voisivat osallistua palvelun järjestämiseen jollain tavalla. Esimerkiksi liityntäpysäköinnin markkinointivastuuta voisi ohjata liikennöitsijöille, jotta nykyiset informoinnin puutteet saataisiin osittain korjattua.

Kaikki vastaajat korostivat yhteistyön merkitystä liityntäpysäköinnin kehittämisessä. Koska toiminta koskettaa monia osapuolia, on tärkeää, että laaja vuorovaikutus toimii jo suunnitteluvaiheen alusta alkaen.

Asiantuntijatyöpajassa tuli esille samankaltaisia näkemyksiä kuin teemahaastatteluissa. Erityisesti keskusteltiin liityntäpysäköinnin rahoittamisen ongelmallisuudesta sekä julkisen ja yksityisen osapuolen näkemyksistä liityntäpysäköinnin yhteistyössä. Rahoituskysymyksen keskeinen osa on liityntäpysäköinnin arvottaminen ja saavutettavissa olevien hyötyjen selvä osoittaminen. Sekä kunnallisessa että seudullisessa päätöksenteossa on tulevaisuudessa oltava nykyistä selkeämpi kuva liityntäpysäköinnin vaikutuksista yksilöihin ja yhteiskuntaan. Muuten liityntäpysäköintiin sijoittamiselle ei välttämättä löydy riittäviä perusteita.

Toinen työpajan keskustelua herättäneistä kysymyksistä oli yksityisen sektorin rooli liityntäpysäköinnin organisoinnissa. Kaupan ala on kiinnostunut liikennejärjestelmän kehittämisestä, koska se vaikuttaa heidän liiketoimintansa kannattavuuteen. Kuitenkin kauppa haluaa myös säilyttää keskusta-alueiden hyvän saavutettavuuden henkilöautolla (Pasuri 2007). Tämä tavoite on ristiriidassa liityntäpysäköinnin ydinajatuksen kanssa, sillä liityntäpysäköinnillä pyritään nimenomaan vähentämään henkilöautojen määrää ydinkeskustasta. Vuoropuhelua julkisen ja yksityisen sektorin välillä tarvitaan lisää, mikäli tavoitteena on sujuva ja molempia tyydyttävä yhteistyö liityntäpysäköinnin kehittämiseksi.

## **7 LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISTARPEET JA -EHDOTUKSET**

### **7.1 Yleistä**

Pääkaupunkiseudulla on lähdetty suunnitelmallisesti kehittämään liityntä-pysäköintijärjestelmää. Suunnitelmallisuus on alun perin tarkoittanut vain pääkaupunki-seudun kuntiin rajautumista. Nykyisin pääkaupunkiseudun liikenne-järjestelmässä on huomioitava myös kehyskuntien ja koko pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen tarpeet entistä tarkemmin. Seudullinen kehittäminen koskee erityisesti liityntäpysäköintiä, sillä yhä useammin se koskee kuntarajat ylittävää liikennettä.

Tässä työssä on keskitytty lähinnä liityntäpysäköinnin liikennejärjestelmätason kehittä-mistarpeiden etsimiseen. Päivittäin liikenneverkolla liikkuvan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että järjestelmän eri osa-alueet toimivat jouhevasti yhdessä. Matkan sujuvuus lähtöpisteestä määränpäähän on tärkeä peruste kulkumuodon valinnalle. Jotta liityntä-pysäköintijärjestelmä saadaan tarjoamaan käyttäjälle sujuvaa matkaketjua eri kulku-muodot yhdistäen, on järjestelmän huolelliseen suunnitteluun varattava tarpeeksi resurs-seja.

### **7.2 Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet**

Viime vuosina liityntäpysäköinti on saanut pääkaupunkiseudulla osakseen kasvavaa huomiota. Liityntäpysäköintijärjestelmän kehittämiselle on syntynyt uusia odotuksia liikennepoliittisen tilanteen muuttuessa hitaasti kohti kestävämpää kehitystä. Liityntä-pysäköinti on yksi harvoista vapaaehtoisuuteen perustuvista keinoista, joilla yksityisau-toilijoita pystytään houkuttelemaan joukkoliikenteen käyttäjiksi. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja keskusta-alueiden yksityisautoilun hättävai-ku-tusten vähentäminen ovat liityntäpysäköinnin edistämisen tärkeimpiä tavoitteita.

Liityntäpysäköinnin suurimmat kehittämistarpeet vaihtelevat sen mukaan, keneltä asiaa kysytään. Liityntäpysäköinnin käyttäjän näkökulmasta ongelmia voi löytyä useitakin riippuen tilanteesta, olosuhteista tai tarkasteltavasta pysäköintialueesta. Useimmiten autoilijoita askarruttavat vapaiden liityntäpysäköintipaikkojen saatavuus ja mahdolliset ilkevaltatapaukset riittävän valvonnan puuttuessa. Pyöräilijät haluaisivat myös säilyttää kulkuneuvonsa sekä ilkevallalta että säältä suojattuna, mutta pitävät erityisen tärkeinä myös sujuvia kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille ja asemapaikoille. Kaikki liityntä-pysäköinnin käyttäjät arvostavat hyvää informointia tarjottavista palveluista.

Liikennejärjestelmää suunnittelevien näkökulmasta liityntäpysäköinnin järjestämisestä tekee ongelmallisen maankäytön hankala tilanne pääkaupunkiseudulla. Hyvien kulku-yhteyksien varsilla olevilla maa-alueilla kilpaillaan tehokkaasta maankäytöstä. Liityntä-pysäköinnin hyödyt sijoituksena eivät näy selkeästi taloudellisina voittolina verrattuna muunlaiseen maankäyttöön. Liityntäpysäköinti pitäisikin pystyä arvottamaan tulevai-suudessa paremmin, jotta sen konkreettiset hyödyt saataisiin esille.

Millekään yksittäiselle taholle ei ole osoitettu suoranaista vastuuta pääkaupunkiseudun

ja sen työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämistä. YTV ja pääkaupunkiseudun kunnat ovat tosin sopineet suunnittelun koordinaatiovastuun olevan pääkaupunkiseudulla YTV:llä. Liityntäpysäköinnin toteuttamisvastuu on käytännössä jakaantunut useamman osapuolen kesken, eikä ylitarjontaa rahoittajista ole päässyt syntymään. Kunnallisessa päätöksenteossakaan ei näin ollen ole ollut suuria paineita saada liityntäpysäköintiä kehitettyä. Joukkoliikennejärjestelmän muu kehittäminen näyttää kunnissa olevan tärkeysjärjestyksessä liityntäpysäköinnin edellä. Erityisesti pääkaupunkiseudun kaupungeissa suhtaudutaan liityntäpysäköinnin kehittämiseen vain puolella teholla, eivätkä kaupunkien kaikki liikennesuunnittelijat usko liityntäpysäköinnillä saavutettavan suuria tuloksia pääkaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä.

YTV:n tekemät liityntäpysäköintialueiden kehittämissuunnitelmat ja toteuttamishdotukset siirtyvät lopulta kaupunkien sisäisen hallintojärjestelmän pyöritettäviksi odottaen niille mahdollisesti budjetoitavia varoja. Kunnallisessa järjestelmässä maankäytön suunnittelu eli kaavoitus, liikennesuunnittelu sekä kiinteistöjen rakentaminen ja ylläpito tapahtuvat tavallisesti erillään toimivissa yksiköissä. Näillä yksiköillä voi olla keskenään ristiriitaisia kehittämissuunnitelmia, joten yksimielisyys kulloinkin esillä olevan hankkeen toteutuksesta voi jäädä haaveeksi. Liityntäpysäköinnin kehittämisen kannalta olisi kuitenkin tärkeää, että kunnilla olisi sisäisessä järjestelmässään nimetty liityntäpysäköinnistä vastaava taho. Se olisi olennainen tekijä liityntäpysäköintihankkeiden kannalta ja takaisi myös kuntien vuosittain budjetoidut määrärahat liityntäpysäköinnin kehittämistä varten.

Helsingin alueella HKL ja KSV ovat yhdessä suunnitelleet liityntäpysäköinnin tarjonnan ja selvittäneet kehittämistarpeita. Koska rahat liityntäpysäköintiä varten on ohjattu HKL:n budjetin kautta, on HKL joutunut valintatilanteeseen, käyttääkö budjetoidut rahat joukkoliikenteen kehittämiseen vai liityntäpysäköinnin järjestämiseen. HKL:n tehtävänä on vastata kaupungin sisäisestä joukkoliikenteestä ja sen taloudesta, joten yksityisautoilua tukevan liityntäpysäköinnin järjestäminen ei kuulu luontevasti sen toimenkuvaan.

Pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella liityntäpysäköinnistä saadut kokemukset ovat olleet kaksijakoisia. Raideliikenteen asemapaikkakunnilla liityntäpysäköinnin kysyntä on ollut suurta Kirkkonummea, Riihimäkeä ja Mäntsälää myöten, mutta bussiliikenteeseen tukeutuvilla paikkakunnilla ei yleisesti ole saatu merkittäviä tuloksia liityntäpysäköinnin käytöstä. Bussiliikenteen tarjontaa on kehyskunnissa riittävästi liityntäpysäköinnin tarpeisiin, mutta toimivaa ja vakiintunutta käytäntöä pysäköinnin järjestämisestä ei ole saatu kuntien, Tiehallinnon ja liikennöitsijöiden välille. Lisäksi uusien liityntäpysäköintialueiden kehittämisen koordinoinnista vastaava taho on puuttunut kehyskuntien alueella. YTV:n toimintamallia on kaivattu kehyskuntiin, mutta sopivaa organisaatiota tähän tehtävään ei ole saatu.

Liityntäpysäköinnin suunnittelusta on puuttunut kokonaisjärjestelmän huomioiminen. Kehittämistyö on ollut suunnitelmallista pääkaupunkiseudun alueella, mutta laajempaa aluekokonaisuutta ei ole käsitelty suunnittelutyössä. YTV-alue on nykyisellään liian pieni, jotta seudullisessa liityntäpysäköinnin kehittämistyössä voitaisiin tavoitella parhaita mahdollisia tuloksia. Suunnittelutyö tulisi hoitaa keskitetysti koko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueella.

### 7.3 Vastuunjako ja organisointi

Pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinti ja sen organisointi on nykyisin YTV:n vastuulla. YTV hoitaa liityntäpysäköintijärjestelmän strategisen suunnittelun, nykyisten alueiden käytön seurannan ja niihin liittyvät tutkimukset sekä uusien liityntäpysäköintipaikkamäärien arvioinnit. YTV antaa ehdotukset kehittämistarpeista alueen kunnille, jotta ne voivat sitten toteuttaa hankkeet siinä järjestyksessä ja aikataulussa, jotka kunnille itselleen parhaiten sopivat. Toteuttaminen riippuu lopulta kuntien oman aluesuunnittelun painopisteistä ja riittävän rahoituksen saamisesta.

YTV hoitaa liityntäpysäköinnin koordinoitua vapaaehtoisesti tehtyjen sopimusten pohjalta, sillä lain velvoitetta asian hoitamiseksi ei ole. Suunnittelujärjestelmä on kuitenkin toiminut hyvin, eikä suuria muutostarpeita sen osalta ole havaittu. Viime vuosina YTV on laatinut useampia selvityksiä liityntäpysäköinnin käytöstä ja tulevaisuuden näkymistä, ja näiden selvitysten ja liityntäpysäköinnistä saatujen käytännön kokemusten pohjalta YTV on laatinut liityntäpysäköinnille vuoteen 2020 asti ulottuvan kehittämisohjelman. Vastuu liityntäpysäköinnin organisoinnista sopii luontevasti YTV:lle, koska myös alueen joukkoliikenteen kehittäminen ja organisointi kuuluvat sen vastuualueelle. Lisäksi YTV:n rooli seudullisena toimijana, jolla on paljon alan toimijoiden kontakteja, on merkittävä etu seudullista liityntäpysäköintijärjestelmää kehitettäessä.

Kuntien rooli liityntäpysäköinnin kehittämisessä on kaikista keskeisin. Kuntien vastuulle jää maankäytön suunnittelu tavalla, joka mahdollistaa liityntäpysäköinnin olemassaolon. Lisäksi kunnat ovat päävastuussa alueiden rakennussuunnittelun, rahoituksen ja ylläpidon järjestämisessä. Loppujen lopuksi kuntien sisäiset organisaatiot päättävät, kuinka paljon liityntäpysäköintiin on järkevää panostaa ja millaisia liikenteellisiä ratkaisuja halutaan ottaa käyttöön.

Liityntäpysäköinnin eteenpäinviennin kannalta olisi tärkeää saada pääkaupunkiseudun kuntien sisäinen toimintamalli liityntäpysäköintiasioiden hoitamiseksi kuntoon. Tämä helpottaisi sekä kunnan sisäistä asioiden käsittelyä että yhteistyötä sidosryhmien välillä. Kuntien tulisi valita ja valtuuttaa organisaatiostaan taho, joka vastaisi liityntäpysäköinnin kehittämisestä. Kun vastuutaho olisi nimetty, niin liityntäpysäköinnin järjestämiseen ja kehittämiseen olisi helpompaa saada myös rahoitusta. Myös YTV:ssä kuntien sisäisen vastuunjaon selkeyttäminen nähdään tarpeelliseksi koko järjestelmän kehittymisen kannalta.

Helsingin sisällä liityntäpysäköinnin järjestäminen on joutunut kilpailemaan joukkoliikenteen kehittämisen kanssa samasta rahoituksesta. HKL on vastannut molempien järjestämisestä. Joukkoliikenteen ollessa luonnollisesti kehittämisessä etusijalla on liityntäpysäköinnin järjestäminen jäänyt vähemmälle huomiolle. Tulevaisuudessa tulisikin siirtää liityntäpysäköinnin järjestämisvastuuta enemmän KSV:n suuntaan. KSV vastaa Helsingin kaupungin pysäköinnin järjestämisestä jo entuudestaan, joten myös liityntäpysäköintipaikat sopivat sen toiminnan alaisuuteen. Tämä antaisi HKL:lle paremmat mahdollisuudet kehittää joukkoliikennepalveluja. (Asiantuntijahaastattelut 2007)

Pääkaupunkiseudun kehyskuntien alueella liityntäpysäköinnin organisointi tulee järjestää uudelleen. Kuntien välinen seudullinen yhteistyöelin puuttuu alueelta toistaiseksi. Erityisesti tämä vaikuttaa bussiliikenteen varassa oleviin kuntiin, joilla liityntäpysäköin-



tipaikkojen tarjonta on hyvin vähäistä. Jotta pahasti taka-alalle jäänyt liityntäpysäköinnin kehittäminen saadaan nostettua esiin, on valittava vastuullinen taho ja valtuutettava se liityntäpysäköinnin organisoidjaksi. Uudenmaan liitto olisi tähän tehtävään paras vaihtoehto tällä hetkellä. Maakuntaliitolla on maankäytönsuunnittelun ja liikennejärjestelmäsunnittelun osaamista sekä yhteistoimintaa alueensa kuntien kanssa. Maakuntaliitot (Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto) tekevät myös tiivistä yhteistyötä keskenään, joten koko pääkaupunkiseudun kehysalue tulisi otetuksi huomioon sitä kautta.

Maakuntaliitto hoitaisi liityntäpysäköinnin strategisen suunnittelun ja koordinoinnin toimialueellaan. Se antaisi kunnille selviä toimenpide-ehdotuksia liityntäpysäköinnin kehittämiseksi. Uuden seudullisen toimijan avulla pystyttäisiin paremmin keskittymään koko liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta tärkeimpiin kohteisiin. Mikäli Uudenmaan liitto saisi käyttöönsä liityntäpysäköintiin tarkoitettuja määrärahoja, voisi se lisäksi rohkaista kuntia lähtemään ehdotettuihin hankkeisiin osallistumalla uusien alueiden investointikustannuksiin.

Lisäksi tulisi perustaa liityntäpysäköinnin kehittämistä kehyskuntien alueella ohjaava työryhmä, jossa olisi edustajia mahdollisuuksien mukaan koko toimintakentältä, kuten maakuntaliittojen edustajat, kuntien edustajat, YTV:n, LVM:n, sekä tarvittavat väylävirastojen ja operaattoreiden asiantuntijat. Ryhmä olisi toimenkuvaltaan YTV:n liityntäpysäköintityöryhmän kaltainen työryhmä, jonka vetovastuuseen sopisi Uudenmaan liitto. Näin saataisiin pöydän ääreen vahva ja asiantunteva kokonaisnäkemys alueen liityntäpysäköinnin kehittämisestä. Yhteistyön tulisi ulottua myös yksityiselle puolelle, jotta yhteistyö myös kaupallisten toimijoiden kanssa voitaisiin ottaa huomioon mahdollisimman hyvin.

Valtion rooli liityntäpysäköinnin edistämisessä ja tukemisessa tulisi näkyä nykyistä selvemmin. Kun kyse on kansalaisten hyvinvointia lisäävästä yhteiskunnallisesta palvelusta, on perusteltua olettaa myös valtion kantavan oman osuutensa sen kehittämiseksi.

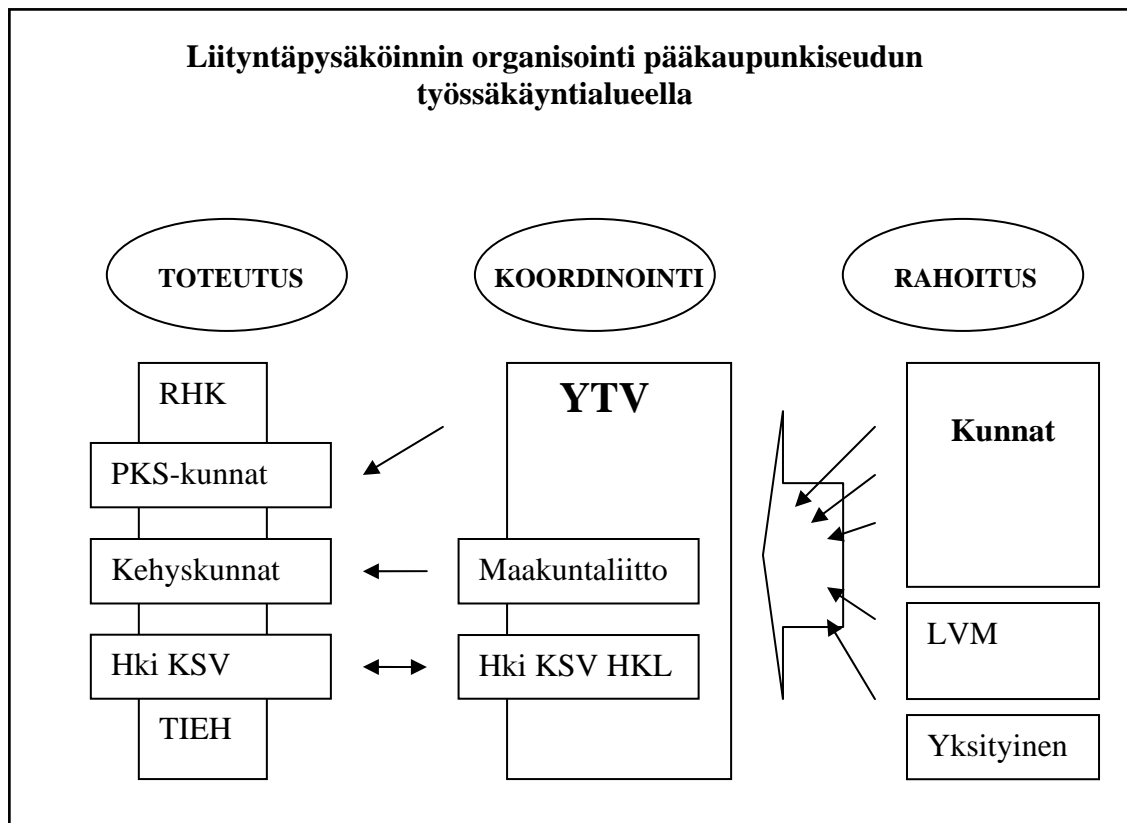
Valtion rahoitus on perinteisesti jaettu liityntäpysäköintiin joko RHK:n tai Tiehallinnon kautta. Erityisesti RHK on osallistunut merkittäväällä panoksella asema-alueiden liityntäpysäköinnin järjestämiseen. Tiehallinnon rahoituksen alla liityntäpysäköintialueita on ollut huomattavasti vähemmän. LVM:n tulisi tulevaisuudessa vaatia virastoilta nykyistä suurempaa osallistumista liityntäpysäköinnin järjestämiseen. Tähän tarvitaan tiukempia tulostavoitteita, mutta samalla myös lisää liityntäpysäköinnin kehittämiseen tarkoitettuja määrärahoja.

Liityntäpysäköinti tarvitsee valtion joukkoliikennetukea, ja osa valtion joukkoliikenteen tuesta voitaisiin suunnata nimenomaan liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Tämä rohkaisisi kuntia ryhtymään liityntäpysäköinnin investointeihin, sillä tukea ei pystyisi käyttämään muuhun kehittämiseen. Tavoiteltava tilanne olisikin, että kuntien ei tarvitsisi sisäisesti kilpailuttaa kaikkia kehittämishankkeitaan, vaan esimerkiksi liityntäpysäköinnin osalta toteutukseen voitaisiin valita tarpeellisimmaksi todettu kohde.

Yksi valtion osallistumismuoto voisi olla liityntäpysäköinnin pilottihankkeiden tukeminen. Rohkeilla kokeiluhankkeilla olisi mahdollisuus saada arvokasta tietoa liityntäpysäköinnin toiminnasta liikennejärjestelmän osana. Jotta uusiin hankkeisiin ja kehittämiskokeiluihin uskallettaisiin lähteä, tulisi valtion osoittaa kunnille taloudellista tukea. Suurissa raideliikennehankkeissa liityntäpysäköinnin suunnittelu on jo nykyisin tärkeä

osa kokonaissuunnittelua ja rahoitusta. Valtiolla olisi mahdollisuus ohjata liityntäpysäköintihankkeita myös omiksi kokonaisuuksiksi, jotka eivät välttämättä edellyttäisi suuria infrahankkeita alkuunpanijoiksi.

Vastuunjaon suhteen on *kuvassa 14* on tiivistetty kaavioksi eri toimijoiden tavoitteelliset roolit liityntäpysäköinnin organisoinnissa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Liityntäpysäköinnin koordinoinnin osalta YTV tulee olemaan myös jatkossa keskeisessä asemassa. Maakuntaliitto saisi vastuun YTV-alueen ulkopuolisen liityntäpysäköinnin koordinoimisesta. Helsingin sisällä liityntäpysäköinnin kehittämisen päävastuu siirtyisi HKL:ltä paremmin tehtävään sopivalle KSV:lle, mutta osapuolten välisen yhteistyön tulisi olla ainakin alkuun tiivistä.



*Kuva 14. Ehdotus liityntäpysäköinnin organisointikaavioksi pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella.*

Liityntäpysäköintialueiden toteutuksen päävastuu pysyisi myös jatkossa kunnilla. RHK osallistuu radan varteen toteutettaviin kohteisiin, kun taas Tiehallinto on mukana maanteiden varsiin toteutettavissa bussiliikenteen liityntäpysäköintihankkeissa. RHK:n ja Tiehallinnon osuudet hankkeiden rahoituksesta neuvotellaan kuntien kanssa tapauskohtaisesti, kuten on menetelty suurelta osin tähänkin saakka.

Suurin rahoitusvastuu liityntäpysäköinnistä tulee jäämään pääosin kunnille. Tulevaisuudessa valtion on kuitenkin osallistuttava nykyistä suuremmalla panoksella liityntäpysäköinnin rahoitukseen, jotta liityntäpysäköintijärjestelmän vaikutukset saataisiin paremmin esille. Valtion panos voi olla suoraa tukea kunnille tai välävirastojen kautta kanavoitavaa rahoitusta. Yksityisen rahoituksen osuutta tulee myös pyrkiä kasvattamaan jatkossa.

Liityntäpysäköinnin organisoinnin kehittämistä sivuttiin myös vuonna 2007 valmistuneessa LVM:n selvityksessä ”Liikenteen hallinnan seudullisen yhteistyön kehittäminen”. Työn tavoitteena oli selvittää millainen on tarkoituksenmukainen liikenteen hallinnan seudullinen yhteistyömalli ja miten liikenteen hallinnan kehittäminen tulisi kytkeä osaksi liikennejärjestelmätyötä. Työn tuloksena ehdotettiin liikenteen hallinnan johtoryhmän perustamista, jonka tehtävänä olisi liikennejärjestelmän toimivuutta parantavien toimintatapojen ja järjestelmien sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä tukevien toimenpiteiden käyttöönotto. Johtoryhmää ehdotetaan myös liityntäpysäköinnin seudullisen yhteistyön katalysaattoriksi. (LVM 2007.)

Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä kaikilla osapuolilla näyttää olevan halua yhteistyön lisäämiseksi, mutta liityntäpysäköinnin kehittäminen mainittiin selvityksessä esimerkkinä ristiriitatapauksesta, jonka ratkaisu voi edellyttää ”pohdintaa korkean tason työryhmissä ja sopimuksia ministeriötasolla”. (LVM 2007.) Liityntäpysäköinnin osalta tulisikin jatkossa pohtia lainsäädännöllisten sekä muiden sitovien sopimusten mahdollinen vaikutus koko järjestelmän kehittämisen mielekkyyteen ja tehokkuuteen.

#### **7.4 Huomisen haasteet ja mahdollisuudet**

Liityntäpysäköinnin rooli joukkoliikenteen ja yksityisautoilun sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistämisessä tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Tähän vaikuttavat mm. pääkaupunkiseudulla jatkuvasti kasvavat liikennemuuhkat, maankäytön hajaantuminen ja ihmisten ympäristötietoisuuden lisääntyminen.

Maankäyttö on tehokasta liikennejärjestelmän kannalta, silloin kun yhdyskuntarakenne on tiivis. Tiivis yhdyskuntarakenne on edullinen liikenteen energiankulutuksen, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kannalta (YTV 2006b.) Tilanne on kuitenkin kehittynyt jo pitkään pääkaupunkiseudulla ja erityisesti kehyskuntien alueella hajaantuneen yhdyskuntarakenteen suuntaan. Tämä tuo erityisiä haasteita liikennejärjestelmän taloudelliselle ja ekologiselle kehittämiselle. Joukkoliikenteen tehokas hyödyntäminen päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämisessä ei ole järkevällä tavalla mahdollista haja-asutusalueilla. Liityntäpysäköintimahdollisuus, toimiva kutsujoukkoliikenne tai kimpakyytien käyttö ovat keinoja, joilla yksityisautoilua voidaan kuitenkin vähentää haja-asutusalueilla. Jos joukkoliikenne ei voi tulla käyttäjiensä luokse, on helpotettava käyttäjien pääsyä hyvien joukkoliikennedyhteyksien varsille.

Kunta, jossa on toimivat liikennedyteet lähiseudulle, houkuttelee uusia asukkaita eli veronmaksajia. Erityisesti suurien kaupunkiseutujen kehyskunnat hyötyvät asukkaista, jotka pendelöivät töihin naapurikuntien alueelle. Vastineeksi verorahoilleen pendelöivä kuntalainen ansaitsee nopeamman päivittäisen yhteyden työhön. Kunta voisi käyttää sopivan laskennallisen osuuden verotuloistaan juuri kuntarajojen ulkopuolella työssäkäyvien liikkumisen helpottamiseksi. Kunnilla olisi mahdollisuus erottua edukseen kehittämällä joukkoliikennepalveluita ja lisäämällä myös liityntäpysäköinnin tarjontaa.

Kuten kansainväliset kokemukset osoittavat, joukkoliikenteen lippujärjestelmän muutokset ja mahdollisen ruuhkamaksun käyttöönotto muuttaisivat toimintaympäristöä liityntäpysäköinnin kannalta olennaisesti. Näiden muutosten vaikutuksia Suomessa on hankalaa pohtia etukäteen, mutta uusien järjestelmien ja käytäntöjen käyttöönotossa on

myös yhteytensä pendelöintiin ja liityntäpysäköinnin käyttöön. Mahdollinen kiintein aluerajoin toteutettu ruuhkamaksu esimerkiksi lisäisi liityntäpysäköinnin kysyntää huomattavasti aluerajojen ulkopuolella, kun taas sisäpuolella kysyntä vastaavasti vähenisi.

Kulutusapojen rinnakkaiskäyttöä ja siirtymäpotentiaalia tutkittiin vuonna 2006 LVM:n tutkimuksessa, jonka mukaan noin viidennes pääkaupunkiseudun autoilijoista olisi halukas vähentämään autoiluaan ja koki sen myös mahdolliseksi (LVM 2006). Tulevaisuudessa olisi keskityttävä sellaisiin liikennejärjestelmän kehittämis-toimenpiteisiin, joiden avulla nykyisille autoilijoille pystytään tarjoamaan joukkoliikenteessäkin yksityisautoilua mahdollisimman hyvin vastaava tai jopa parempi palvelutaso. Tämä useimmiten kulkumuodon vaihtoa matkan aikana, jolloin matka-ketjun sujuvuus ja nopeus ovat keskeisiä uusien liikkumistottumuksien luomisessa.

Voimassa olevassa liityntäpysäköinnin kehittämisohjelmassa vuodelle 2020 on lähdetty olettamuksesta, että Helsingin alueen pysäköintipolitiikka pysyy nykyisen kaltaisena. Hinnoittelu on pysäköintipolitiikan tärkein työkalu, vaikka viime aikojen muutokset Helsingin pysäköintipolitiikassa ovat koskeneet lähinnä kantakaupungin pysäköintipaikkojen aikarajoitusten lyhentämistä. Helsingin liikennepolitiikan yhtenä tärkeänä tavoitteena on pitää joukkoliikenteen osuus keskustaan suuntautuvista matkoista mahdollisimman suurena. Keskustan pysäköintimaksujen korottaminen vaikuttaisi olevan tehokkaimpia keinoja kulkutapaosuuksiin vaikuttamiseen. (YTV 2002b.)

Keskustan pysäköintipolitiikka vaikuttaa olennaisella tavalla myös liityntäpysäköinnin kysyntään esikaupunkialueilla ja kehyskunnissa. Vapaa-ajan asiointiin tarkoitettujen paikkojen määrää voidaan jopa lisätä keskustassa, jos samalla työmatkapysäköintiin soveltuvien paikkojen määrää pystytään vähentämään. Näin voidaan toisaalta tukea elinkeinoelämän tavoitteita mahdollistamalla ydinkeskustan hyvä saavutettavuus yksityisautolla, mutta samalla vähennetään niitä yksityisautoilijoita päivittäisestä työmatkaliikenteestä, joilla on mahdollisuus kulkea työmatka tai ainakin sen osa joukkoliikenteellä.

Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen sujuvaksi matkaketjuksi vaatii selvästi nykyistä enemmän panostusta. Polkupyörä on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle lyhyehköillä matkoilla. Mutta polkupyörä vaatii turvallisen säilytyspaikan kuten autokin, mikäli osa matkasta halutaan kulkea joukkoliikenteellä. Erityisesti käyttämätöntä potentiaalia olisi linja-autopysäkkien yhteyteen lisättävillä polkupyöräpaikoilla. Suurimmalla osalla pääkaupunkiseudun linja-autopysäkeistä ei ole polkupyörän säilytysmahdollisuutta, vaikka säilytyspaikka vie vähän tilaa ja on suhteellisen edullinen järjestää.

Koko liikennejärjestelmän kannaltaärkevintä on pitää joukkoliikenne- ja liityntäpysäköintijärjestelmät yhdessä, eikä erotella niitä toisistaan erillisiksi järjestelmiksi. Näin vältetään joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin rahoituksen keskinäiseltä kilpailutilanteelta.

Ulkomailla on saatu hyviä kokemuksia liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytöstä mm. kauppajen ja urheilukeskusten kanssa. Yhteiskäyttöön perustuvaa suunnittelua tulisi jatkossa lisätä myös Suomessa. Näin voidaan vähentää myös maankäytön ongelmia tiiviisti rakennetuilla alueilla. Rahoitusmalleja liityntäpysäköinnille on monia. Seudullis-

nen palvelu on monissa tapauksissa haluttu myös jonkin seudullisen toimijan kustannettavaksi. Suomessakin osa liityntäpysäköinnin rahoituksesta voitaisiin tulevaisuudessa ohjata valtion lisäksi myös seudullisen toimijan kuten maakuntaliiton kautta. Tämä vähentäisi liityntäpysäköinnin rahoitusongelmia ja antaisi hyviä eväitä alueelliselle liityntäpysäköinnin kehittämiseksi.

## LÄHDELUETTELO

### ASiantuntijahaastattelut

Grönholm M. (2007). Liikennesuunnittelija Markku Granholmin haastattelu 11.10.2007. Helsingin kaupungin liikennelaitos. Helsinki.

Heinimäki H. (2007). Osastopäällikkö Heikki Heinimäen haastattelu 5.11.2007. Tradeka. Helsinki.

Hermalahti A. (2007). Tekninen johtaja Arimo Hermalahden haastattelu 2.10.2007. Keravan kaupunkitekniikka. Kerava.

Huurtola T. (2007). Uudenmaan alueen aluejohtaja Timo Huurtolan haastattelu 28.8.2007. Kesko. Helsinki.

Kalliomäki A. (2007). Kunnaninsinööri Antti Kalliomäen haastattelu 29.8.2007. Tuusulan kunta. Tuusula.

Kirjavainen M. (2007). Liikennepäällikkö Matti Kirjavaisen haastattelu 10.10.2007. Oy Pohjolan henkilöliikenne Ab. Helsinki.

Kononen A. (2007). Kaavoituspäällikkö Aarno Konosen haastattelu 27.8.2007. Nurmijärven kunta. Nurmijärvi.

Laakso H. (2007). Liikennesuunnittelupäällikkö Hannu Laakson haastattelu 21.8.2007. Kuntatekniikan keskus/Kehittämisyksikkö Vantaan kaupunki. Vantaa.

Liehu E. (2007). Ylitarkastaja Eero Liehun haastattelu 24.8.2007. Ratahallintokeskus RHK, Rataverkko-osasto. Helsinki.

Linna-Varis H. (2007). Liikenneinsinööri Hanna Linna-Variksen haastattelu 30.8.2007. Porvoon kaupunki, Katuosasto. Porvoo.

Lybeck A. (2007). Toimitusjohtaja Aarno Lybeckin haastattelu 27.8.2007. Korsisaari – yhtiöt. Nurmijärvi.

Narvala A. (2007). Diplomi-insinööri Anssi Narvalan haastattelu 11.10.2007. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. Helsinki.

Peltomaa K. (2007). Asemakaavapäällikkö Kristiina Peltomaan haastattelu 17.8.2007. Espoon kaupunki, Kaupunkisuunnittelukeskus/Asemakaavayksikkö. Espoo.

Puntanen S. (2007). Ylitarkastaja Sini Puntasen haastattelu 24.8.2007. Ratahallintokeskus RHK, Liikennejärjestelmäosasto. Helsinki.

Puro J. (2007). Toimitusjohtaja Juhani Puron haastattelu 3.10.2007. Ventoniemi Oy. Hyvinkää.

Päätaalo M. (2007). Liikenneinsinööri Mari Päätaalon haastattelu 2.10.2007. Keravan kaupunkitekniikka. Kerava.

Rantala M. (2007). Liikepaikkasuunnittelupäällikkö Mauno Rantalan haastattelu 8.10.2007. SOK, ABC-ketjuohjaus. Helsinki.

Sanasvuori E. (2007). Maankäyttövastaava Elisa Sanasvuoren haastattelu 23.8.2007. Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri. Helsinki.

Siimes H. (2007). Liikennejärjestelmäasiantuntija Heli Siimeksen haastattelu 23.8.2007. Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri. Helsinki.

Stenvall M. (2007). Liikennesuunnittelija Maija Stenvallin haastattelu 31.8.2007. Uudenmaan liitto. Helsinki.

Suominen P. (2007). Joukkoliikenneinsinööri Petri Suomisen haastattelu 17.8.2007. Espoon kaupunki, Kaupunkisuunnittelukeskus/Liikennesuunnitteluyksikkö. Espoo.

Teerioja R. (2007). Liikennesuunnittelun päällikkö Reijo Teeriojan haastattelu 4.10.2007. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki.

Sihto S. (2007). Projektipäällikkö Suoma Sihdon haastattelu 4.10.2007. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki.

## KIRJALLISUUSLÄHTEET

CPRE (Council for the protection of rural England) (1998). *Park and Ride: its role in local transport policy*. CPRE. London 1998. 48s.

Department for Transport (2007). *Bus priority: The way ahead (HTML version)*. Department for Transport, Traffic management Division. (online 18.9.2007) <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/buses/bpf/busprioritythewayahead12/>

Dickins I. (1991). *Park and ride facilities on light rail transit systems*. Springer Netherlands. 1991. (online 2.10.2007) <http://www.springerlink.com/content/tl2mlk60vm212514/>

Gust I. (2005). *Sustainable Transport, Examples from Europe*. GRIP – Norwegian Foundation for sustainable production and consumption Report, November 2005.

HKL (2007). *Liityntäpysäköinti*. Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL. (online 12.12.2007) [http://www.hel.fi/wps/portal/HKL/Artikkeli?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/fi/Helsingin+kaupungin+liikennelaitos/HKL+palvelee/Liitynt%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6inti](http://www.hel.fi/wps/portal/HKL/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/fi/Helsingin+kaupungin+liikennelaitos/HKL+palvelee/Liitynt%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6inti)

Häyrynen J-P. (2005). *Joukkoliikenne eurooppalaisissa kaupungeissa*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos. Tutkimusraportti 58. Tampere. 2005.

Liikenneministeriö (1999). *Pyöräily ja matkakeskukset*. Liikenneministeriön julkaisuja 33/99. Liikenneministeriö. Helsinki 1999.

Lohjan kaupunki (2007). *Liityntäpysäköintialueiden sijaintikartta*. (online 4.12.2007) [http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/Kaupunkisuunnittelu/Hallinto\\_ja\\_talous/Katusuunnitelmat/LIITYNTAPYSAKOINTIALUEET.PDF](http://www.lohja.fi/Liitetiedostot/Kaupunkisuunnittelu/Hallinto_ja_talous/Katusuunnitelmat/LIITYNTAPYSAKOINTIALUEET.PDF)

LVM (2004). *Lahden oikoradan liityntäpysäköinnin tiedotusjärjestelmän esiselvitys*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja x/2004. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2004. 57s.

LVM (2006). *Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2006.

LVM (2007). *Liikenteen hallinnan seudullisen yhteistyön kehittäminen*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 59/2007. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2007.

McLean T. et al. (1998). *Park and Ride Information in TABASCO. Results of demonstration and evaluation*. Telematics Applications in Bavaria, Scotland and Others. Project number TR1054. (online 28.8.2007) [ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/telematics/docs/tap\\_transport/tabasco\\_d4.3.pdf](ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/telematics/docs/tap_transport/tabasco_d4.3.pdf)

Metropolitan Council (2004). *Park and Ride Facility Site Location Plan*. Metropolitan Council. 2005. 59 s. (online 16.11.2007) <http://www.metrocouncil.org/ParkRideFacilitySiteLocation/plan.htm>

Parkhurst G. (1998). *The Economic and Environmental Roles of Park and Ride*. ESRC Transport Studies Unit, Centre for Transport Studies. University College London. (online 8.9.2007) <http://www.cts.ucl.ac.uk/tsu/papers/gp1.htm>

Palola A. (1991). *Liityntäpysäköinnin kysynnän arviointi pääkaupunkiseudulla*. Diplomityö. Liikennetekniikka, Teknillinen korkeakoulu. 1991.

Pasuri T. (2007). *Liityntäpysäköinti kaupan näkökulmasta*. Esitelmä liityntäpysäköinnin kehittämisen workshopissa 24.10.2007. Helsinki.

SL Stockholms Lokaltrafik (2007). *Om SL*. (online 7.9.2007) <http://sl.se/templates/Page.aspx?id=1529>

Spillar R.J. (1997). *Park-and-Ride Planning and Design Guidelines*. Parsons Brinckerhoff Inc. New York 1997.

Stockholm City Council (2006). *Facts and results from the Stockholm Trial*. Stockholm försöket. Final version, December 2006. Stockholm City Council. Stockholm 2006.



Stockholm Parkering (2007). *Infartsparkeringar I Stockholm*. (online 6.9.2007)  
<http://www.stockholm-parkering.se/>

Taloussanomat (2008). *Tukholman ruuhkatulli nostaa taksin hintoja*. Kirjoitus Taloussanomat -verkkolehdestä. (online 2.1.2008)  
<http://www.taloussanomat.fi/liikenne-ja-kuljetus/2007/08/01/Tukholman+ruuhkatulli+nostaa+taksihintoja/200718385/382>

TAS (2002). *Bus Based Park and Ride – A Pilot Scheme*. A Report to Dublin Transportation Office. The TAS Partnership Limited. 2002. s.69. (online 11.10.2007)  
<http://www.dto.ie/web2006/bpnr.pdf>

TAS (2007). *Park and Ride Great Britain 2007*. Tiedote 16.3.2007. The TAS Partnership Limited. (online 16.8.2007). <http://www.tas-passtrans.co.uk/PRGB07>

Teerioja R. (2007a). *Liityntäpysäköinti pääkaupunkiseudulla*. Esitelmä liityntäpysäköinnin kehittämisen workshopissa 24.10.2007. Helsinki.

Tiehallinto (2007). *Käyttäjälähtöisyys seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa*. Tiehallinnon selvityksiä 19/2007. Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri. Kuopio 2007.

Translink (2007). *Bicycle Park and Ride*. Northern Ireland Transport Holding Company NITHC. (online 11.11.2007) <http://www.translink.co.uk/BicycleParkAndRide.asp>

TRB (2004). *Park-and-Ride/Pool Traveler Response to Transportation System Changes*. Transit Cooperative Research Program, Report 95. Transportation Research Board TRB. Washington DC 2004.

Trivector (2006). *Stockholmförsökets effekter på utnyttjandet av infartsparkeringar och parkeringshus i Stockholms län – slutrapport*. Rapport 2006:53. Version 1.0. Trivector. Stockholm 2006.

UNC The University of North Carolina (2003). *Park and Ride Feasibility Study*. UNC Department of City and Regional Planning. UNC 2003. (online 10.10.2007)  
[http://www.ridetta.org/Home/News\\_Events/PubsMediaOther.html](http://www.ridetta.org/Home/News_Events/PubsMediaOther.html)

Urban Transport Technology (2007). *Munich Transport Network, Germany*. Projekti-katsaus. (online 25.9.2007) <http://www.urbantransport-technology.com/projects/munich/park%20and%20ride%20schemes>

Vincent M. (2007). *Park and Ride: Characteristics and Demand Forecasting*. Land Transport NZ Research Report 328. Wellington 2007.

Vägverket (2000). *Samverkande trafikinformation i Park & Ride tillämpning*. Publikation 2000:112. Vägverket. Borlänge 2000.

Woods S. (2006). *The Implications of Park and Ride for Urban Development Strategies in major metropolitan areas in New Zealand*. University of Canterbury. Transportation Planning Research Project Report. Christchurch 2006.

YTV (1996a). *Liityntäpysäköintikokeilun tutkimukset pääkaupunkiseudulla 1995*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1996:2. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki 1996.

YTV (1996b). *Saksalaisen liityntäpysäköintisuunnittelun soveltaminen Helsingin seudulle*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1996:7. Diplomityö, Mikko Lehtonen, Tampereen teknillinen korkeakoulu. Tampere 1996.

YTV (2001). *Liityntäpysäköintitutkimus Helsingin seudulla*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:2. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2001.

YTV (2002a). *Liityntäpysäköintiennuste vuodelle 2025*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:6. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2002.

YTV (2002b). *Pysäköintipoliittiset toimet ja niiden vaikutukset pääkaupunkiseudulla*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:18. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2002.

YTV (2003). *Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B:2003:3. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2003.

YTV (2006a). *Liikkuminen pääkaupunkiseudulla 2005*. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2006.

YTV (2006b). *Liikennejärjestelmän kannalta hyvä maankäyttö*. Mobility Culture in the Baltic Sea Area (MoCuBa –project). Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2006.

YTV (2007a). *Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007*. YTV:n julkaisuja 9/2007. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. Helsinki 2007.

YTV (2007b). *Työmatkasukkulointi YTV-alueelle 31.12.2004*. Karttakuva. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. (online 22.11.2007)  
[http://www.ytv.fi/FIN/seutu\\_ymparistotietoja/asuminen\\_tyo/sukkulointi/sukkulointi/sukkulointi04.htm](http://www.ytv.fi/FIN/seutu_ymparistotietoja/asuminen_tyo/sukkulointi/sukkulointi/sukkulointi04.htm)

YTV (2007c). *Liityntäpysäköinti yhdistää autoilun ja joukkoliikenteen*. Tiedote. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. (online 12.11.2007.)  
[http://www.ytv.fi/FIN/tietoa\\_ytv/tiedotteet/liikenne/lo\\_2007\\_08\\_17\\_liitynta.htm](http://www.ytv.fi/FIN/tietoa_ytv/tiedotteet/liikenne/lo_2007_08_17_liitynta.htm)

YTV (2007d). *Liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma 2020*. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki 2007.

YTV (2007e). *Liityntäpysäköinnin informaatiokartta, Tikkurila*. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. (online 10.12.2007)  
<http://www.ytv.fi/FIN/liikenne/kartat/liityntapysakointi/liityntapysakointialueet/tikkurila.htm>

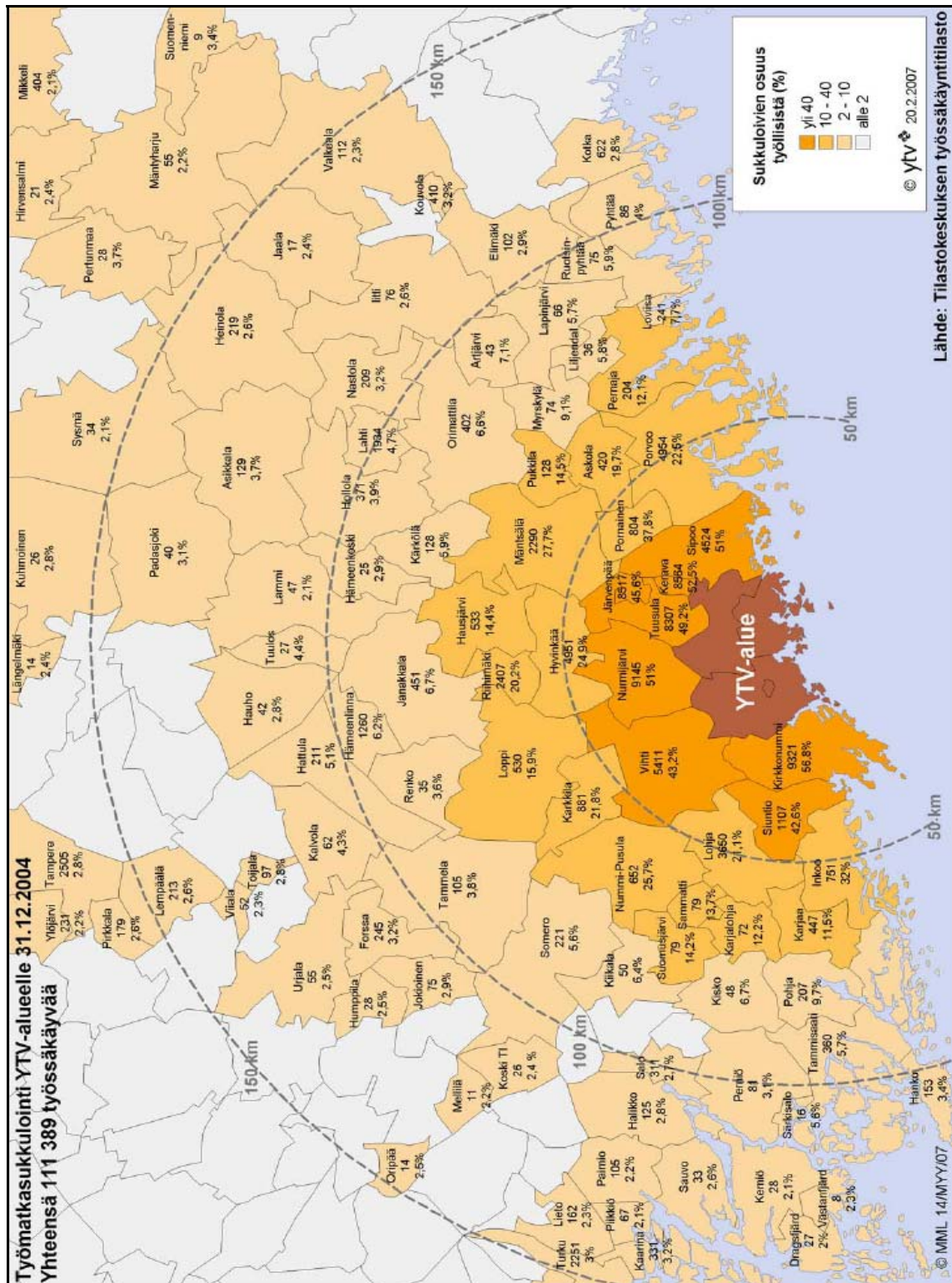
YTV (2007f). *Liityntäpysäköinti yhdistää autoilun ja joukkoliikenteen*. Tiedote

17.8.2007. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV. (online 18.11.2007)  
[http://www.ytv.fi/FIN/tietoa\\_ytv/tiedotteet/liikenne/lo\\_2007\\_08\\_17\\_liitynta.htm](http://www.ytv.fi/FIN/tietoa_ytv/tiedotteet/liikenne/lo_2007_08_17_liitynta.htm)

## LIITTEET

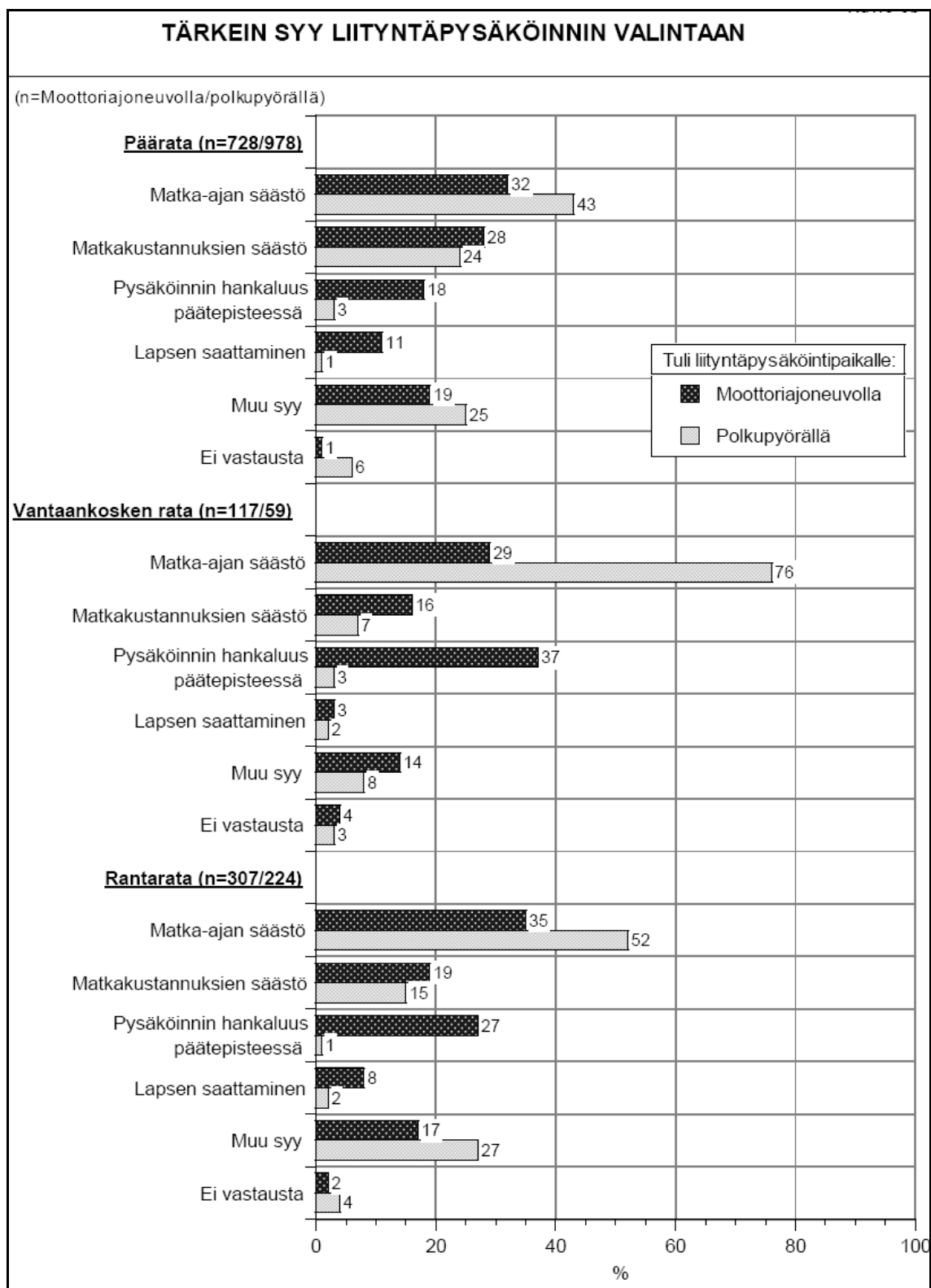
## LIITE 1.

Työmatkasukkulointi YTV-alueelle 31.12.2004 (YTV 2007f).



**LIITE 2.**

**Tärkeimmät syyt liityntäpysäköintialueiden käytölle Pääradalla, Vantaankosken radalla ja Rantaradalla (YTV 2001).**



**LIITE 3.****Teemahaastatteluihin osallistuneet asiantuntijat**

*Teemahaastatteluun osallistuneet haastateltavat ja heidän edustamansa organisaatiot on esitetty taulukossa.*

<b>Nimi</b>	<b>Organisaatio</b>
Granholt Markku	Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)
Heinimäki Heikki	Tradeka
Hermalahti Arimo	Keravan kaupunki
Huurtola Timo	Ruokakesko
Kalliomäki Antti	Tuusulan kunta
Kirjavainen Matti	Oy Pohjalan henkilöliikenne Ab
Kononen Aarno	Nurmijärven kunta
Laakso Hannu	Vantaan kaupunki
Liehu Eero	Ratahallintokeskus (RHK)
Linna-Varis Hanna	Porvoon kaupunki
Lybeck Aarno	Korsisaari Oy
Narvala Anssi	Kaupunkisuunnittelu virasto (KSV) Hki
Peltomaa Kristiina	Espoon kaupunki
Puntanen Sini	Ratahallintokeskus (RHK)
Puro Juhani	Ventoniemi Oy
Päättalo Mari	Keravan kaupunki
Rantala Mauno	Suomen osuuskauppojen keskuskunta (SOK)
Sanasvuori Elisa	Tiehallinto
Siimes Heli	Tiehallinto
Stenvall Maija	Uudenmaan liitto
Suominen Petri	Espoon kaupunki
Teerioja Reijo	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)
Sihto Suoma	YTV (konsultointi)

## **LIITE 4.**

### **Asiantuntijahaastattelujen teemat**

#### **Kaikille yhteiset kysymykset**

- Mikä on liityntäpysäköinnin merkitys teidän toiminnallenne?
- Mikä on teidän organisaationne vastuu liityntäpysäköinnistä ja sen järjestämisestä tällä hetkellä?
- Miten näette tilanteen kehittyvän ja mihin suuntaan haluaisitte sitä kehitettävän tulevaisuudessa?
- Kenelle kuuluisi vastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä? Vastuu suunnittelusta, toteuttamisesta ja ylläpidosta (kokonaisjärjestelmä vs. paikalliset ratkaisut)
- Onko liityntäpysäköinnin tarpeet huomioitu riittävän hyvin toimialueenne lyhyen/pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmissa?
- Onko liityntäpysäköinnin tarpeet huomioitu riittävän hyvin toimialueenne kaa-voituksessa?
- Missä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella on suurin kehittämistarve liityntäpysäköintipalveluille?
- Mitkä ovat mielestänne suurimmat esteet liityntäpysäköintipalveluiden (määrälliselle/laadulliselle) kehittämiselle pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla?

#### **Alakohtaiset kysymykset**

##### **Liikennealan asiantuntijat**

- Millaisena näette liityntäpysäköinnin roolin liikennejärjestelmässä nyt ja tulevaisuudessa?
- Mikä on liityntäpysäköinnin tulevaisuuden asema pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla, kasvuennuste?
- Onko yksityisen sektorin mukaantuloa pysäköinnin järjestämiseen pyrittävä edistämään?
- Miten yksityinen sektori voitaisiin saada nykyistä enemmän osallistumaan liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon?
- Miten voidaan edistää liityntäpysäköinnin sähköisen opastusjärjestelmän käyttöä, miksei näitä käytetä jo nyt?
- Mitä mieltä olette liityntäpysäköinnin maksullisuudesta, tähänkö menossa?
- Tulisiko nykyisiä joukkoliikennejärjestelyjä muuttaa liityntäpysäköinnin tarpeita ajatellen? Jos niin miten?
- Miten polkupyörän käytön houkuttavuutta liityntäliikennemuotona voitaisiin edistää?
- Mitkä olisivat keinot ratkaista liityntäpysäköinnin tavanomainen ongelmatilanne, jossa kunta/kaupunki järjestää ja huolehtii liityntäpysäköintitiloja naapurikunnista saapuvia autoilijoita varten?
- Miten kaikki palveluntarjoajaosapuolet(pysäköintioperaattori, kauppa, joukkoliikenne) saadaan hyötymään liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytöstä, vai saadaanko?
- Pitäisikö liityntäpysäköintialueiden olla jonkin (uuden) joukkoliikenteen valtion tuen piirissä?
- Onko organisaationne saanut asiakaspalautetta liittyen liityntäpysäköinnin kehittämiseen? Jos on, niin mikä on ollut viesti?

##### **Maankäytön suunnittelun asiantuntijat**

- Miten maankäyttöä tulisi suunnitella, jotta se edistäisi liityntäpysäköintiä?
- Kuinka paljon liityntäpysäköinnin käyttöön on alueita suunniteltu, onko tehoneliöihin siirtyminen välttämätöntä?
- Missä vielä käyttämätöntä potentiaalia pysäköinnin tarpeisiin, onko sisääntuloväylien varret jo ”täynnä”?
- Onko yksityisen sektorin mukaantuloa liityntäpysäköinnin järjestämiseen pyrittävä edistämään?
- Mitkä olisivat keinot ratkaista liityntäpysäköinnin tavanomainen ongelmatilanne, jossa kunta/kaupunki järjestää ja huolehtii liityntäpysäköintitiloja naapurikunnista saapuvia autoilijoita varten?
- Mainitkaa esimerkki pääkaupunkiseudulta/lähialueelta hyvin sijoitetusta ja toimivasta liityntäpysäköintialueesta, sekä esimerkki huonosti sijoitetusta ja hankalasti käytettävästä alueesta? Mitä opimme näistä?

#### Operaattorit

- Tulisiko nykyisiä joukkoliikennejärjestelyjä muuttaa liityntäpysäköinnin tarpeita ajatellen? Jos niin miten?
- Onko yksityisen sektorin mukaantuloa pysäköinnin järjestämiseen pyrittävä edistämään?
- Onko liityntäpysäköinnin käyttäjille tarpeeksi pysäköintitilaa (autoille ja pyörille) vai tarvitaanko lisää tilaa?
- Mitä mieltä olette liityntäpysäköinnin maksullisuudesta, tähänkö menossa?
- Mikä olisi tehokkain keino houkuttaa lisää asiakkaita liityntäpysäköinnin käyttäjiksi?
- Onko liityntäpysäköinnin (potentiaaliset) käyttäjät vedonneet teidän organisaatioonne palveluiden kehittämiseksi? Mitä he ovat halunneet tehtävän?
- Miten polkupyörän käytön houkuttavuutta liityntäliikennemuotona voitaisiin edistää?
- Mainitkaa esimerkki pääkaupunkiseudulta/lähialueelta hyvin sijoitetusta ja toimivasta liityntäpysäköintialueesta, sekä esimerkki huonosti sijoitetusta ja hankalasti käytettävästä alueesta? Mitä opimme näistä?

#### Kaupan edustajat

- Onko yksityisen sektorin mukaantuloa pysäköinnin järjestämiseen pyrittävä edistämään?
- Miten kaikki palveluntarjoajaosapuolet saadaan hyötymään liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytöstä, vai saadaanko?
- Mitkä ovat suurimmat esteet liityntäpysäköintialueiden yhteiskäytölle kaupan näkökulmasta?
- Minkä kokoisena yhteiskäyttöinen liityntäpysäköintilaitos palvelee parhaiten kaupan asiakkaita?
- Mikä on liityntäpysäköinnin tulevaisuuden asema pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla, kasvuennuste..?
- Mitä mieltä olette liityntäpysäköinnin maksullisuudesta, tähänkö menossa?
- Mikä olisi tehokkain keino houkuttaa lisää asiakkaita liityntäpysäköinnin käyttäjiksi?



**LIITE 5.****Liityntäpysäköinnin teemahaastatteluissa sanottuja mielipiteitä aihealueittain.****Hyödyt ja haitat:**

- ”Määrällisesti liityntäpysäköinti on pientä, mutta todellinen merkitys on suurempi kuin miltä näyttää.”
- ”...syRJäisemmällä haja-asutusalueella asuvat jäävät joukkoliikennereittien ulottumattomiin ja heille liityntäpysäköintimahdollisuus on elintärkeä...”
- ”Toisaalta myös hyödyt ja haitat jakaantuvat eri osapuolille, tai oikeastaan ei olla selvillä siitä kuka liityntäpysäköinnistä hyötyy.”
- ”Liityntäpysäköinti madaltaa myös autoilijoiden kynnystä siirtyä joukkoliikenteen käyttäjiksi.”
- ”Ei kukaan yksityiseltä puolelta lähde mukaan ennen kuin hyödyt voidaan selvästi osoittaa.”

**Vastuunjako:**

- ”Ei eroa sillä kuka palvelun järjestää, kunhan järjestää.”
- ”Tähän mennessä on vastuu kannettu yhdessä, yhteispelinä. Se on toisaalta hyvä asia, mutta toisaalta se juuri tekee asiasta myös ongelmallisen.”
- ”Kukaan ei ala yksin tekemään näitä asioita, joten on luontevaa, että yhteistyösä pyritään hoitamaan.”
- ”Vastuullamme on hoputtaa kuntia asiassa.”
- ”Ne, jotka tästä toiminnasta hyötyvät, saivat myös maksaa siitä.”

**Kehittämisen esteet:**

- ”...liityntäpysäköinnillä ei ole olemassa kunnollista vastuuorganisaatiota, on vain keskusteluryhmä...”
- ”Maankäytön suunnitteluun liittyvä problematiikka on varmasti suurin este.”
- ”Kolme suurinta estettä liityntäpysäköinnin kehittämiseksi ovat: raha, raha ja raha.”
- ”Kevyen liikenteen osalta kehittäminen on vielä enemmän vain puuhastelua.”
- ”Jotta yhteistyöhankkeet sujuisivat, ne vaativat paljon panostusta, ja liityntäpysäköintihankkeet ovat juuri tällaisia.”

**Tulevaisuus:**

- ”Näillä seuduilla liityntäpysäköintiasiat eivät ole oikeastaan missään suunnitelmissa, vaikka ne ovat pöydällä jatkuvasti”
- ”...YTV:n strategiasuunnitelmat ovat varmaan ainoita papereita, joissa liityntäpysäköinnin tulevaisuutta on hahmoteltu.”
- ”Kaikkien pääkaupunkiseudun lähikuntien yhteinen päätös auttaisi yhteistyötä eteenpäin.”
- ”Liikennejärjestelmän suunnittelussa tulee lähteä ihmisten tarpeista ja maankäytön hajaantuessa liityntäpysäköinti tarjoaa siihen sopivan modernin kulkutavan.”

**LIITE 6. Liityntäpysäköinnin työpajan ryhmäjako.****Ryhmä 1**

Korpela K.	LVM
Laakso H.	Vantaan kaupunki
Stenvall M.	Uudenmaan liitto
Teerioja R.	YTV

**Ryhmä 2**

Holm S.	Kauniaisten kaupunki
Holopainen M.	Tiehallinto
Linna-Varis H.	Porvoon kaupunki
Narvala A.	KSV
Rahkonen T.	TKK

**Ryhmä 3**

Ernvall T.	TKK
Päätaalo M.	Keravan kaupunki
Ronni J.	RHK
Siimes H.	Tiehallinto